



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

物流學碩士 學位論文

국제해상운송의 보안과 간소화 규범의 연구

A study on the Security and Facilitation Law of International
Maritime Transportation

指導教授 南 奇 燦



2010年 2月

韓國海洋大學校 大學院

物流시스템學科

具 益 會

A study on the Security and Facilitation Law of International Maritime Transportation

Ku, Ik-hoi

**Department of Logistics
Graduate School of Korea Maritime University**

Abstract

International maritime transportation has been carrying out 85% of international trade cargo volume. So every country and organizations endeavor to facilitate international trade for efficient trade. After September 11 terror in the USA, concern about security has been grown up worldwide.

International maritime transportation have weakness relating to security and we can divide it's dangerous factors by resource, cargo, ship, port facilities and seafarers/workers relating to port facilities. The regulation on the security was started by USA and after that most countries and international organizations have been legislated laws concerning to international maritime securities. There are CSI(Container Security Initiative), MTSA 2002(Maritime Trade Security Act of 2002) and 24 hour-rule for cargo concerning security, ISPS Code(International Ship and Port facility Security Code) of PSI(Weapons of Mass Destruction Proliferation Security Initiative) and SUA Convention(Convention of Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation) for ship concerning security, ISPS Code and MTSA 2002 for port concerning security, International seafarer Identification card(ILO) and E-NOAD(Eletronic-Notice Of arrival and Departure) for seafarer/worker concerning security.

As to the facilitation of international maritime transportation, the documentations of

entering/leaving port and loading/discharging cargo are so different from each country that it may lead to delay and obstruct the efficient flow of traffic and finally it may result of transportation charge rising. To solve out these problems, IMO(International Maritime Organization) adopted FAL Convention(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic,1965), WCO(World Customs Organization) adopted Kyoto Convention(international Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures) and other countries adopted by own laws.

In international maritime transportation the customs procedures are one of the step to be passed and in this procedure security must be ensured and processes must be facilitated. For these two goals, many countries and International organizations have adopted laws such as C-TPAT(Customs-Trade Partnership against Terrorism) and AEO(Authorized Economic Operator).

This thesis reviews the laws mentioned above related both to security and facilitation, and tries to derive some suggestion for satisfying both goals.



제 1 장 서론	1
제 2 장 국제해상운송	3
2.1 국제해상운송의 특성	4
2.2 국제해상운송 화물(컨테이너 화물)의 흐름 및 주요 항로	6
2.3 국제해상운송의 보안관련 위험	10
제 3 장 국제해상운송의 보안관련 위험과 규범	22
3.1 화물관련 위험과 규정	24
3.2 선박관련 위험과 규정	28
3.3 항만관련 위험과 규범	31
3.4 선원,인부관련 위험과 규정	33
제 4 장 국제해상운송 교통간소화와 관련 규범	35
4.1 FAL 협약	37
4.2 Single Window	38
4.3 기타 해상운송 교통간소화와 관련 규범	43
제 5 장 국제해상운송의 보안과 교통간소화	44
5.1 두 개의 목표	44
5.2 미국의 사례	45
5.3 EU의 사례	47
제 6 장 결론	49
참고문헌	50

표 차 례

<표 2-1> 테러에 의한 경제적 혼란의 결과	11
<표 3-1> 국제해상운송의 위험요소와 관련된 규범	23
<표 4-1> 동남아시아 일부 국가의 화물통관에 필요한 서류	36



그 립 차 례

<그림 2-1> 컨테이너 화물의 흐름	8
<그림 2-2> 원단으로 위장된 무수초산	16
<그림 2-3> 공격받은 Limburg호	18
<그림 4-1> 정부와 민간간 Single window	40
<그림 4-2> 민간과 민간간 Single window	40
<그림 4-3> 업무의 흐름	41
<그림 4-4> Port-MIS 업무절차도	41
<그림 4-5> 해운항만물류 정부망의 구성	42



제 1 장 서론

국제물류의 운송수단은 항공, 내륙, 해상 등으로 구분되고 그중에서도 해상운송은 국제물류의 85%를 차지하고 있다. 이는 해상운송이 세계무역 및 경제에 크게 기여하고 있으며 밀접한 관계를 가지고 있음을 의미한다. 경제의 발전을 위하여 각국은 무역의 원활화를 위한 여러 수단을 마련하고 있으며 대표적으로 통관절차의 간소화를 지속적으로 진행하고 있다. 우리나라의 경우에도 수출품에 대한 보세운송제도 폐지, 자진수입신고제도의 도입 및 통관 후 심사제도의 실시, 신속통관제도로써 부두직통관제도 및 즉시 반출제도의 시행, 서류 없는 수출입통관의 확대, 입항 전 수입신고제고 등 많은 규범을 시행하고 있다.

그러나 9/11 테러 이후 전 세계적으로 보안에 대한 관심이 높아짐에 따라 미국을 중심으로 하여 관련 규범을 채택하고 적용하게 되었다. 대표적인 예로, 미국의 MTSA 2002(Maritime Transportation Security Act of 2002), PSI(Weapons of Mass Destruction Proliferation Security Initiative), E-NOAD(Electronic-Notice Of Arrival and Departure) 등이 있고 IMO(International Maritime Organization)에서 채택한 ISPS Code 등이 있다. ISPS(the International Ship and Port facility Security) Code는 IMO가 해상보안과 관련한 새로운 협약을 작업착수 1년 만에 제정한 것은 설립이후 처음 있는 일이며, 이 협약을 SOLAS(Safety Of Life At Sea) 협약의 개정과 묵시적 수락 절차를 통하여 과거 IMO가 제정한 각종 협약 가운데 가장 빨리 이행하였다.

국제해상운송의 간소화와 관련해서 국제해상운송의 흐름이 원활하지 못하면 화물의 운송지연, 운송비의 상승 등 세계무역 및 경제에 큰 영향을 미칠 수 있다. 이 중에서도 입출항 통관절차는 국가 간 무역과 국제해상운송에서 반드시 거쳐야 하는 절차이다. 통관 절차를 간소화하기 위한 각국의 노력은 계속되어 왔고 국제적으로는 IMO에서 국제해상교통간소화협약(FAL Convention; Convention on Facilitation of International Maritime

Traffic,1965) 그리고 WCO(World Customs Organization)에서는 교토협약(Kyoto Convention; International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures)을 채택하였으며 각 국은 자기 국가에 맞는 규범을 개발 채택하였다.

국제해상운송의 흐름의 원활화를 위하여 각 국가 및 국제기구들은 많은 노력을 하여 왔으며, 동시에 보안 문제가 해결되어야 하는 주요 과제가 되었다. 국제해상운송에서 통관절차는 반드시 거쳐야 하는 절차 중 하나이고, 통관 과정에서 보안을 강화하는 한편 세관절차를 간소화시키고 무역을 원활화하는 두 개의 목표를 동시에 추구해야만 한다. 이에 각 국가 및 국제기구들은 이 두개의 목표를 만족시키는 규범을 만들기 위한 노력을 하였으며, 미국은 C-TPAT(Customs-Trade Partnership Against Terrorism), EU는 AEO(Authorized Economic Operator)와 같은 규범을 채택하였다.

본 논문에서는 보안과 관련한 규범 및 교역 간소화를 위한 제반 규범을 검토하고 보안 목표를 달성하면서 동시에 교역 간소화를 이룰 수 있는 정책 방안을 제시하고자 한다.



제 2 장 국제해상운송

국제물류를 주도하는 국제운송의 형태는 해상운송이다. 해상운송을 줄여서 해운(Shipping, marine, sea 혹은 ocean transporting)이라고도 하는데, 이것은 해상에서 선박을 이용하여 사람 혹은 화물을 운송하고 그 대가로서 운임을 받는 상행위를 말하며 선박에 의한 해상운송업무를 말한다. 다국화시대에 살고 있는 경제인들의 활동을 원활하게 하고, 교역물품을 효율적이고 경제적으로 이전시키기 위한 노력이 증대되면서 총체적 서비스 관리체제로 확장 변화되고 있다.

해상운송이 경제발전에 촉매역할을 담당하는 것으로 알려진 것은 새로운 것이 아니다. 애덤 스미스는 해운을 경제발전의 주 수단¹⁾(principal stepping stones)이라고 했다. 또한 그는 어느 국가의 부를 축척하기 위한 최후의 보고가 해운이라고까지 할 정도로 그 중요성을 강조하고 있다. 이와 같은 내용은 1776년에 쓰여졌지만 지금도 해운이란 서비스가 없다면 세계자원의 배분은 현재와 같이 이루어질 수 없으며 인류의 복지증진은 기대할 수 없을 것이다.²⁾



1) Adam Smith, The Wealth of Nations, London, Penguin English Library, 초판 1776, 1983.

2) 방희석, 국제운송론, 박영사, 2005, p.6

2.1 국제해상운송의 특성³⁾

국제물류의 운송수단은 항공, 내륙, 해상 등으로 구분되고 그중에서도 해상운송은 국제물류의 85%를 차지하고 있다. 이는 해상운송이 세계무역 및 경제에 크게 기여하고 있으며 밀접한 관계를 가지고 있음을 의미한다. 해상운송은 다음과 같은 특성을 지닌다.

(1) 대량수송

해상운송의 경쟁 우위적 특성은 대량수송이 가능하다는 것이다. 모든 수송수단 중에서 선박만큼 단위수송능력이 큰 것은 없다. 철도수송에서 화차의 수를 증가시키고 연속하여 발차시킴으로써 단위수송량을 증가시킬 수 있지만 그 한계가 있기 때문에 대량수송의 표본은 해운이라 할 수 있다.

(2) 원거리수송

해상운송은 대량수송에 적합할 뿐만 아니라 대체로 원거리 수송에 이용된다. 물론 원거리 수송은 반드시 해운에 의해서만 이루어지는 것은 아니겠지만, 통상적으로 단위당 운송비용 등이 저렴하기 때문에 원거리 수송에 가장 많이 이용되고 있다.

(3) 수송비의 저렴

화물단위당 해상수송비는 타 수송수단과 비교가 되지 않을 정도로 저렴하다. 즉 항공운송비는 해상운송비와 비교가 되지 않을 정도로 높고, 철도수송도 거리와 중량의 비율로 보면 해상운송에 비하여 훨씬 운임이 높다. 일반적으로 수송거리측면에서 해상운임과 철도운임을 비교하면 해상운임은 철도운임의 절반 정도에 불과하다.

3) 방희석, 전게서, p.7

(4) 수송로의 자유성

해상운송의 수송로는 바다이어서 자유로이 이용할 수 있다. 공해자유 원칙⁴⁾(freedom of sea)에 따라 공해에 있어서 자유로운 항해가 보장될 수 있었으며, 이것은 해상운송의 발달에 가장 큰 기여를 한 것 중의 하나가 되었다.

(5) 국제성이 높음

해상운송은 반드시 국제간에 이루어지는 것만은 아니고, 국내의 연안해운도 있다. 그러나 대부분의 해상운송은 세계를 무대로 하기 때문에 국제성이 높다. 해상운송은 원거리 수송에 적합하도록 대형선대가 사용되는 것이 일반적이다. 이러한 특성으로 해상운송의 국제성을 들지 않을 수 없다. 이는 출입항의 국적이 다양하다는 특징을 지닌다.

(6) 속력이 느림

해운의 속력은 일반적으로 자동차나 철도에 비하여 평균속도 면에서 느리다. 세계 주요 정기선의 속력은 18 ~ 33Kt⁵⁾이며, 무정기선은 12 ~ 18Kt로 항해하고 있다.

4) 국제법에서, 공해는 어느 특정한 나라의 영유도 아니며, 배타적 지배의 대상이 되지 않는다는 원칙.

5) 선박의 속력의 단위로 Kt 또는 Kn으로 표기하며, 한시간에 1해리(1,852m)의 속력이 1Kt 이다.

2.2 국제해상운송 화물(컨테이너 화물)의 흐름 및 주요 항로

컨테이너화(containerization)란 컨테이너 용기에 내장화물을 적재하여 운송하는 시스템을 총괄적으로 말한다. 제 2차 세계대전 이후 세계의 선진 각국은 대량 생산체제를 도입하여 선진국간 공업제품의 교역이 증대되고 이에 따라 국제간 대량 수송이 요청되었다.

이에 따라 선진공업국이 필요로 하는 대량의 석유 및 원재료의 해상운송은 1960년대에 들어와서 석유 및 철강원료의 운송을 중심으로 선형의 대형화 및 전용선화가 적극적으로 추진되어 대량 운송이 가능하였으나, 개품운송이 중심을 이루고 있는 재래정기선 운송은 세계대전 후의 물동량의 급증과 세계 선복량의 과잉팽창에 의해 세계각지의 항만기능이 현저히 저하되고 특히 항만하역이 비능률적으로 되어 1960년대까지도 대량 고속운송이 이루어지지 못하였다.⁶⁾

민간 업계에서는 1950년대 중반 Malcolm McLean에 의하여 컨테이너 운송이 시작되었고 점점 인기를 얻어 현재 해상화물을 취급 방법 중 가장 인기를 얻고 있다.⁷⁾ 컨테이너화 시스템은 화물전체를 트레일러에서 움직여 안전하고 효과적으로 화물을 운송하게 하였고 항구에서 소모되는 시간을 줄여 항비를 줄였으며, 결과적으로 선박의 회항시간을 줄였다. 컨테이너의 물동량은 계속적으로 증가하였고 최근에는 세계경제성장과 FTA 확대 등으로 국가간 무역이 증가함에 따라 전 세계 컨테이너 물동량은 1990~2007년 연평균 10.7%의 증가율을 기록하였다. 지난 2007년에는 컨테이너 물동량이 4억8천만 TEU를 기록하며 1990년 대비 5.6배 증가하였다. 또한 전 세계 컨테이너물동량은 2008년 5억4천1백만 TEU에서 2013년 8억2천4백만 TEU까지 연평균 8.8%의 지속적인 성장을 보일 것으로 기대된다.⁸⁾

6) Drewry Shipping Consultants, Ltd, Traffic and Competition on Round the world Container Routes, 1986, pp.1~2.

7) World Port Development, April 2006, Vol 6 No.4, MCI media Ltd, 2006, p. 3

8) 국토해양부 물류항만실 항만운영과, “한국의 항만”, 2009.11, pp 21 ~ 24

2.2.1 국제해상운송 화물의 흐름(컨테이너화물의 흐름)

오늘날 대부분의 정기선화물은 컨테이너로 운송되고 있으며 컨테이너 운송은 수송량을 보다 큰 단위로 묶어 컨테이너 전용 트랙터나 열차, 컨테이너 전용선박 등의 대량운송에 적합한 운송기관에 의해 운송이 이루어진다. 즉 재래선 운송방식과 같이 항만만을 접점으로 하는 것이 아니고 내륙지점에 내륙테포(ICD⁹⁾)를 설치하여 화물집배의 거점으로 삼는 것이다.

컨테이너 1개를 채울 수 있는 다량화물은 FCL(Full container Load)화물이라 하여 화주의 공장 또는 창고 등에서 바로 컨테이너로 적재되어 CY(Container Yard)에 반입된다. 그리고 컨테이너 1개를 채우는데 부족한 소량화물은 LCL(Less Than Container Load)화물이라 하여 내륙테포(CFS; Container Freight Station)에서 목적지 및 적입의 적합성 등을 고려하여 타 화물과 혼재(Consolidation)된다. 이처럼 내륙테포에 적화된 화물은 컨테이너 전용열차, 트럭 또는 피더선으로 컨테이너 터미널에 수송된다. 컨테이너선에 적재되어 목적지의 컨테이너 터미널로 운송된다.

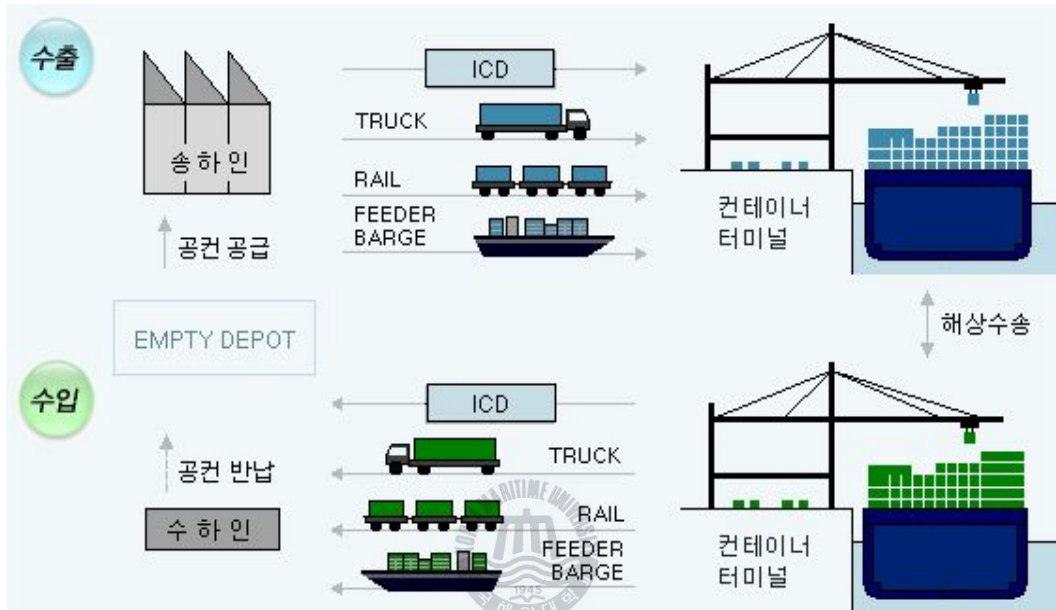
컨테이너 터미널에서 FCL화물은 통관 절차를 거치고 트럭, 철도 또는 항공기에 의해서 최종 목적지까지 운반되는데 컨테이너를 철도화차에 적재하는 것을 피기백(piggy back), 선박에 적재하는 것을 피시백(fishy back), 항공기에 적재하는 것을 버디백(birdy back) 수송이라 한다. 만약 대형 컨테이너 선박을 충족시킬 만한 화물이 없거나 이들의 수송이 불가능한 경우는 소형컨테이너 선박에 의한 피더서비스(feeder service)¹⁰⁾가

9) ICD : Inland Container Depot을 의미하며 주로 항만과 내륙의 수송의 연계가 편리한 산업 지역에 위치한 컨테이너화물의 집화 혼재를 위한 하치장을 말한다. Inland Clearance Depot은 기존의 ICD의 기능에 통관의 기능까지 부여한다.

10) 정기선운항은 운항채산성을 고려, 정해진 몇몇 항구에만 기항하게 되는데, 이들은 주로 물동량이 일정수준에 달해 있고, 또 항만시설이 양호한 항구들이다. 반면 항만시설이 미비, 대형선이 입항할 수 없거나 혹은 물동량이 소량인 항구는 취항선이 직접 기항하는 대신 철도나 자동차 또는 선박 등을 이용하여 보조적인 수송을 하게 된다. 이 경우 조로 feedertjsdmf 이용하게 되므로 feeder service라 한다.

이루어진다. LCL 화물의 경우 일반적으로 CFS to CFS조건¹¹⁾으로 인수인도 되므로 인도장소가 도착항의 CFS로 명시되어 있어 거의 모든 LCL화물은 양하지의 CFS에서 인출 및 통관 된다.

컨테이너 화물의 흐름을 살펴보면 <그림2-1>과 같다.



자료 : 허치슨 감만부두 내부자료

<그림 2-1> 컨테이너 화물의 흐름

2.2.2 국제해상운송 주요 항로

1) 태평양항로

아시아지역과 북미를 잇는 수출입항로로서 크게 북미의 서북지역을 서비스하는 북미서안항로와 북미의 동부지역을 서비스하는 북미동안항로로

11) CFS to CFS(LCL·LCL, Pier to Pier)

선적항의 CFS로부터 양하항의 CFS까지 컨테이너를 이용한 화물운송이다. 이 방식은 재래선의 해상운송구간을 컨테이너를 통해 운송한다는 것으로 LCL·LCL 또는 Pier to Pier로 불리며 운소인이 여러 하주들로부터 LCL화물을 집하여 선적항의 CFS에서 여러 수하인에게 인도하는 방법이다.

구분되고 있다. 북미서안항로는 다시 북부지역을 서비스하는 북미서안 북항로 (PNW; pacific Northwest)항로와 남부지역을 서비스하는 북미서안 남항로(PSW; pacific southwest)로 구분되고 있다. 북미서안 북항로의 주요 항만으로는 Vancouver, Seattle, Tacoma, Longview, Portland 등이 있으며, 북미서안 남항로의 주요 항만으로는 Oakland, San Francisco, Los Angeles, Long Beach, San Diego 등이 있다.

2) 구주항로

극동아시아지역과 유럽, 걸프지역 간을 운항하는 항로로 크게 한국, 일본을 포함한 아시아와 구주대륙 영국 스칸디나비아를 연결하는 북유럽항로와 이탈리아, 프랑스, 스페인 등 지중해 지역을 연결하는 지중해 항로로 구분된다. 북유럽항로의 주요항만으로는 네덜란드의 Rotterdam, 벨기에의 Antwerp, 독일의 Hamburg, Bremerhaven, 영국의 Felixstowe, 프랑스의 Le Havre 등이 있다. 지중해 항로의 주요항만으로는 스페인의 Algeciras, Barcelona, Valencia, 이탈리아의 Genoa, La Spezia, Trieste, 프랑스의 Marseilles/Fos 등이 있다.

2.3 국제해상운송의 보안관련 위험

2001년 9월 11일 미국에서 발생한 동시다발 테러사건 이후 테러에 대한 국제사회의 대응 규제가 크게 변화하였다. 첫째, 국제사회의 테러에 대한 인식이 변화하여, 테러가 국제사회의 평화와 안전에 직결하고 있다고 인식하게 되었다. 둘째, 대규모 테러와 테러범죄의 다양화에 따라 국제입법화 및 새로운 제도의 성립이 이루어졌다. 특히 해상에서의 테러행위에 관해서는 국제해사기구(IMO ; International Maritime Organization)를 중심으로 입법화되었다.

테러리스트들은 테러로 심리적 충격과 공포심을 발생시켜 자신들의 소기의 목표나 요구를 관철시키지만 직접적인 피해는 물리적 공격에 의한 생명의 손실과 사회적 경제적 기반을 이루는 기간시설의 파괴이다. 특히 해상에서의 테러는 그 파급력이 엄청나다. 세계 무역량의 대부분이 선박을 통하여 운송되며, 석유 등 주요 물자의 수송대란을 초래할 수 있다. 예를 들어 테러리스트들이 폭발하기 쉬운 가스나 석유 수송선을 납치하여 말라카해협, 수에즈운하 및 파나마운하 등 수송의 요충지를 막아버리면 세계경제는 대혼란에 빠질 수도 있다.¹²⁾

테러에 의한 경제적 혼란과 손실에 대한 연구가 미국의 공공정치 연구기관인 Brookings 연구소에 의하여 행하여졌으며, 연구에서 대량파괴 무기의 형태로 선적된 컨테이너에 의한 테러는 9/11테러의 10배 비용에 달하는 것으로 평가하고 있다.¹³⁾

테러에 대한 경제적 파급효과 이외에도 위의 “2.1국제해상운송의 특성”과 “2.2국제해상운송 화물(컨테이너 화물)의 흐름 및 주요 항로”에서 살펴본 국제해상운송의 특성들은 테러리스트들에게 매력적인 테러수단을 제공한다. 국제해상운송 서비스의 화물운송의 구성요소를 나누어 보면 운송에

12) 최석운, 이운철, 홍성화, 조동오, 「해상테러행위에 대한 법적 책임과 대응방안」, 한국해법학회지 제29권 제2호, 2007.11 p.334

13) Norhasliza Mat Salleh, 「Post 9/11 Maritime Security Measures: Global Maritime Security versus the Facilitation of Global Maritime Trade」, 2006, p.9

필요한 해운서비스, 화물을 양적화하고, 화물을 분류하는 항만 서비스, 화물을 컨테이너 터미널과 소비자 사이를 운송하는 운송 서비스 등으로 구성된다 할 수 있다. 선박의 특성과 국제해상운송을 구성하는 서비스들은 테러의 대상이 될 수 있으며 다음과 같은 이유를 들 수 있다.

<표 2-1> 테러에 의한 경제적 혼란의 결과¹⁾

공격의 종류	경제적 혼란	잠재적 비용(USD)
선적된 컨테이너, 우편을 통한 대량파괴무기	운송에 의한 광범위한 중단; 물리적 파괴, 오염된 지역의 생산성 상실; 대량살상, 생존자에 대한 의료조치	\$1조
주요도시 지역에 생물학적 무기의 살포	감염된 지역의 경제적 활동의 중단, 다른 지역의 신용과 경제적 활동에 대한 위협, 대량살상, 의료경비	\$7,500억
국가 전반적 공공경제요소에 대한 광범위 테러(상가, 식당, 극장 등)	공공부문 경제활동에 뚜렷하고 계속적인 하강; 소비자 신뢰의 연관된 하락	\$2,500억
정형화되고 수리가능한 취약점에 대한 대형공격(예, 9/11)	직접적(생명과 물리적 자본의 손실) 간접적효과(신뢰의 하락과 네트워크의 파괴)에 의한 실제적이지만 일시적인 경제의 약화	\$1,000억
지역전기를 관리하는 시스템의 사이버 공격과 연계된 전송 및 분배 네트워크에 대한 물리적 공격	일주일정도 지속되는 지역 전기의 부족, 열과 추위로 인한 건강 위험, 생산계획의 방해; 물리적 자본의 파괴	\$250억
폭탄공격 또는 포탄 위협	하루동안 몇개 주요 도시의 효과적인 봉쇄	\$100억

자료: Brookings 연구소

첫째, 선박과 화물이라는 대상이다. 즉 선박은 세계 물류수송량의 90% 이상을 차지할 만큼 해상교통량이 많으며, 대부분 선박이 비무장상태이다. 그리고 전시가 아닌 통상의 경우에는 단독 항해를 하기에 위험에도 장시간 노출되어 있으며, 상대적으로 속력이 빠르지 않기 때문에 테러리스트들이 쉽게 접근할 수가 있어 선박을 점거하기 용이하다. 탈취한 선박은 쉽게 위장할 수가 있으며, 테러리스트들의 근거지로 쉽게 조종하여 갈수가 있다. 한편, 적재 중인 화물이 국가적으로 중요하거나, 고가일 경우에는 해상 테러리스트의 주된 공격목표가 될 수도 있다. 또한 전략물자를 수송하는 선박이 비무장상태의 상선이라면 이것은 테러리스트들에게는 더없이 좋은 공격의 실마리를 제공할 수 있을 것이다.

둘째, 장소적 요인이다. 즉 전 세계의 해상이라는 장소는 일반인들의 접근성 곤란으로 말미암아 사실상 “무정부 상태의 해역”으로 이루어져 있다. 이는 연안국의 영해에도 마찬가지로이다. 왜냐하면 어떤 국가의 주권이 존재하는 영해라고 할지라도 사실상 치안 경계상태가 취약한 곳에는 해상테러리즘이 충분히 발생할 수 있기 때문이다. 즉, 해상테러리즘은 그 목적여하를 막론하고 가장 은밀히 목표를 획득할 수 있는 장소를 가지고 있는 것이다.¹⁴⁾

셋째, 절차적 요인이다. 즉, 화물을 운반하는 과정에서 여러 가지의 운송수단을 이용하고 여러 곳에서 온 화물이 한곳에서 혼재하는 절차를 거치게 된다. 이러한 과정 중에 밀수나 테러리즘 등의 보안을 위협하는 요소가 발생할 수 있다. 다시 말하면 국제해상운송의 대부분을 이루는 컨테이너운송을 예로 들면 LCL 화물은 선적 전에 트럭이나 철도를 이용하여 여러 화주로부터 LCL 화물을 CFS로 운반하고 CFS에서는 목적지별로 화물의 혼재 작업을 시행하고 목적지별로 묶어진 컨테이너를 철도나 트럭을 이용하여 컨테이너 터미널까지 운반한다. 컨테이너선에서 선적한 컨테이너를 목적항까지 운반하고 CFS로 운반한 다음 화주별로 화물을 분리하는 작업을 거쳐서 화물이 수하인에게 운송되게 된다. 이렇게 여러 과정과 운송수단의

14) 최석운, 이윤철, 홍성화, 조동오, 「해상테러행위에 대한 법적 책임과 대응방안」, 한국해법학회지 제29권 제2호, 2007.11 p.342

변화작업을 하는 동안 테러리스트들은 쉽게 접근하여 테러의 대상으로 삼을 수 있다. 특히 컨테이너 하역 후 트럭을 이용한 운송은 사람들이 많이 거주하는 곳이나 경제적 사회적으로 중심이 되는 곳 어느 곳이든지 운송이 가능하며 테러리스트들의 목표물이 될 수 있다.

넷째, 선박의 항로이다. 국제해상운송화물의 대부분을 구성하는 컨테이너선박의 항로를 살펴보면 그 기항지가 대부분 한 국가의 사회적 경제적 중심을 이루는 곳이다. 요즘의 테러리즘은 9.11항공기테러사태에서 나타난 바와 같이 소중한 생명과 함께 세계무역에 큰 타격을 가할 수 있는 재산이나 기간시설 등에 광범위한 피해를 줄 수 있는 곳을 선택하여 심리적 충격과 공포심을 유발하고, 자신들의 소기의 목표나 요구를 관철시킬 수 있는 목표물을 대상으로 하고 있다. 이런 대상지로 선박이 기항하는 항만은 더없이 좋은 목표물이 될 수가 있다.

다섯째, 서비스구성 인적요인이다. 국제해상 운송이 이루어지기 위해서는 선박을 움직이기 위한 선원, 항만에서 일어나는 서비스를 제공하기 위한 인적요소가 필요하다. 우선 항만관련 업무에 종사하는 사람은 한 항구에도 무수히 많으며 매일 항구를 방문한다. 테러리스트가 이들 중의 한 명으로 가장할 수 있다. 선원은 다른 입국자에 비하여 비자나 까다로운 심사절차 없이 쉽게 입국할 수 있다. 항만관련 종사자와 마찬가지로 테러리스트가 선원으로 가장한다면 사회에 쉽게 섞일 수 있으며, 테러 목표물에 쉽게 접근이 가능하다.

위의 요인들은 국제해상운송이 보안에 아주 취약한 분야임을 알 수 있으며, 테러 가능성에 대한 요인을 그 원인 요소별로 분석하여 보면 다음과 같은 요소로 분류할 수 있으며, 각 분류된 원인별 보안관련 위협에 대하여 알아보도록 한다.

- (1) 화물
- (2) 선박
- (3) 항만
- (4) 선원 및 관련업 종사자

2.3.1 화물관련 위험

제 2차 세계대전 이후 세계의 선진 각국은 대량 생산체제를 도입하여 선진국간에 공업제품의 교역이 증대되고 이에 따라 국제간 대량 수송이 요청되었다. 처음에 해상화물은 개품운송 되었으나 물동량의 급증과 세계 선복량의 과잉팽창에 의해 세계각지의 항만기능이 현저히 저하되고 특히 항만하역이 비능률적으로 되어 컨테이너 운송시스템이 도입되었으며 해상화물을 취급하는 가장 현대적이고 효과적인 방법 중 하나가 되었다. 컨테이너 운송은 1950년 중반에 North Carolina trucking회사의 소유주인 Malcolm McLean에 의하여 시작되었으며, 해상화물을 취급하는데 가장 효과적인 방법으로서 인기를 얻어왔다.¹⁵⁾ 단순화된 컨테이너화 시스템은 화물을 전체의 트레일러에 의하여 움직이게 하여 더욱 효과적이고 안전하게 운송하게 하였다. 동시에 항구 내에서의 시간을 줄임으로써 항비를 줄이게 되었고 결과적으로 선박의 회항시간을 줄이게 되었다. 오늘날 세계의 비산적화물의 90%가 컨테이너선으로 운송되고 있다. 실로 컨테이너화는 오늘날 화물선적에 혁명을 일으켰다. 2005년의 한 보고서에 의하면 총 1천 8백만 개의 컨테이너가 유통되고 있고 전세계를 기준으로 연 2억 회 운송이 있었다.¹⁶⁾ 2005년 8월 1일 총 1,110척의 신조 컨테이너선의 계약이 있었고, 428만 TEU의 선복량에 달한다.¹⁷⁾ 이것은 당분간 컨테이너화가 인기를 누릴 것을 증명해 준다.

그러나, 어마어마한 양의 컨테이너 박스를 가진 컨테이너화 시스템의 효율성과 효과는 해상보안의 측면에서 많은 위협을 받고 있다. 앞에서 언급한 바와 같이 컨테이너에 선적하기 위한 화물은 여러 과정과 여러 운송수단 등을 거치게 된다. 2002년 58억 8천 톤의 화물이 국제해상운송을 통하

15) MCI Media Ltd, *World Port Development*, April 2006, Vol. 6 No. 4, : , 2006, p. 3

16) Gerald Malia, 「50 years of container shipping. Presentation delivered at the Sheldon Kinney Memorial Lecture」, World Maritime University, Malmö, Sweden 2006.05.31.

17) Roach J., World Fleet Changes in July 2005 - In *Containerization International*, Issue 9, Vol. 38, 2005.09, T & F Informa UK Ltd., 2005.

여 운송되었고 이는 전 세계 무역량의 80%에 달한다.¹⁸⁾ 화물의 양과 무역의 순조로운 흐름을 위하여 해상운송시스템은 보안 관련보다는 화물 운송의 속도와 효율성에 초점을 두어 왔었다.

컨테이너 화물은 테러와 관련한 아주 큰 위험을 안고 운송되었다. 컨테이너에 대한 검사는 아주 적었으며 미국의 예를 들어 9/11 테러 이전 2%의 컨테이너 화물만이 검사되었다. 이는 단순히 통관되는 많은 양의 컨테이너 때문이다. 2004년을 예를 들어 1천 1백만의 컨테이너가 사용되었고 19억4천 톤의 건화물이 컨테이너를 통하여 운송되었다.¹⁹⁾ 거대한 양의 화물들의 순조로운 운송에 대한 필요는 관계청을 화주의 신용과 서류의 정확성을 믿을 수밖에 없게 한다. 이러한 요소들은 테러리스트들에 의해 악용되고 공격받기 쉽게 한다.

컨테이너 화물은 테러리스트들의 활동이나 그들의 활동지원 자금마련을 위해 탈취되어 사용될 위험이 있으며, 테러리스트들의 목표물이 되기 쉽다. 예를 들어 테러리스트들은 컨테이너 내 또는 컨테이너 내에 적재된 화물에 소형핵폭탄을 설치할 수 있다. 테러가 일어날 수 있는 시점에 대해서 가정하여 예를 든다면 LCL 화물의 운송하는 경우 화주로부터 CFS까지 운송되는 동안 테러리스트들에 의해 화물이 조작될 수 있으며, CFS 내에서 하역인부나 제조사 인부를 가장한 테러리스트들에 의해서도 화물조작이 가능하고, 도착항에 양하된 뒤에 CFS로 운송되는 과정, CFS에서 화물을 분류하는 과정에서 충분히 화물이 조작될 수 있다. 특히, 컨테이너 화물이 화물의 혼재나 수하인에게 배송되기 위해 운반되는 중 소형 폭탄이 인구밀집 지역을 지나거나 주요 사회적, 경제적 기반 시설을 지날 때 폭발된다면 아주 큰 재난이 될 것이다.

이런 테러는 영화와 같은 가정이 아니라 현실에서 충분히 일어날 수 있다. 2009년 7월 21일 대한민국의 경찰외사수사과와 국가정보원이 공조하여 폭발물과 마약의 원료가 되는 무수초산²⁰⁾을 아프가니스탄으로 밀수하려는

18) OECD Report, Maritime Transport Committee, *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*, 2003.07, p.6

19) UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2005*, 2005, p.15

일당을 검거하였다. 또한 창고에서 무수초산 3톤을 원단으로 위장하여 컨테이너에 적재하여 밀수출하려던 용의자도 검거하였다. 이들은 일본 등 외국에서 국내로 수입된 무수초산을 구입한 후 원단으로 위장하여 이란을 거쳐 아프가니스탄 탈레반 거점인 칸다하르로 밀수출하였다.²¹⁾



<그림 2-2> 원단으로 위장된 무수초산



위와 유사하게 테러리스트들은 불법무기와 같은 것을 밀수하거나 컨테이너를 조정하여 자신들의 밀입국에 이용할 수 있다. 2001년 10월 이와 관련한 사건이 발생하였다. 이탈리아 Gioia Tauro의 항만 인부가 Port said로부터 캐나다로 운송되는 알카에다의 조작으로 추정되는 의심스러운 컨테이너를 발견하였다. 컨테이너에서 테러리스트로 추정되는 용의자가 발견되었고, 컨테이너는 장기간 여행에 대비한 물품, 휴대용 컴퓨터와 화장실을 갖추고 있었다. 용의자는 두 개의 휴대전화, 카메라 여러 대, 항공기 정비사로 신분을 밝히는 가짜 신분증 및 문서, 공항지도, 캐나다, 태국, 이집트의 공항 보안패스가 발견되었다.²²⁾

20) 무수초산은 헤로인 정제 및 폭약(TNT)원료 물질로, 수출입시 식약청장의 승인을 요하는 수출통제 품목임

21) 대한민국정책 포털 사이트

22) The Economists, When Trade and Security Clash, 2002.04.06. p.65

일부 해설자들은 산적화물이 컨테이너화물과 비교하여 더 큰 위험을 가지고 있다고 주장한다. 첫째, 화물 형태의 요인이다. 국제무역의 선대에서 산적운반선은 74.9%를 형성하고 있다. 핵이나 다른 폭발물은 컨테이너 화물보다 검사를 덜 받는 산적 화물 속에 발견되지 않게 숨겨질 수 있다. 목표물로서는 산적화물선 또한 매력적이다. 원유 운반선은 그 화물이 쉽게 팔리기 때문에 특히 더 선호 목표물이 될 수 있다. 위험물을 운송하는 선박은 나포되고 화물은 강탈당할 수 있다.

2.3.2 선박관련 위험

외항선은 국제해상운송의 중추 역할을 하며 46,000척 이상의 선박이 국제무역 서비스를 제공하고 있다. 외항선은 항상 선박 자체가 테러의 목표로 이용되거나 테러의 수단으로 이용될 수 있다. 선박 자체에 대하여 수많은 테러리스트들의 위협이 있다. 2002년 10월 6일 예멘의 Mina al-Dibbah 항의 3마일 떨어진 지점에서 도선 서비스를 위하여 속력을 늦춘 프랑스 선적의 30만 DWT(Dead Weight Tonnage)급의 VLCC(Very Large Crude oil Carrier)인 Limburg호에 폭발물을 장착한 소형 어선이 충돌하였다²³⁾. 비록 충돌이 대량 인명살상의 결과를 만들지 못하였고, (1명 사망) 국제해상운송의 장애를 만들지 못하였지만 세계적 악명, 세계 언론의 관심을 끌었으며, 가장 큰 성공은 예멘 지역경제에 엄청난 피해를 끼쳤다는 것이다. 사고 후, 보험 보증업자는 예멘의 항구에 입항하는 모든 선박에 대하여 300% 보험금 인상을 부과하였다.²⁴⁾ 이것은 예멘의 항구를 입항하는 선박에 평균 15만 USD의 비용이 발생하는 것으로 해석할 수 있다. 이러한 결과들은 예멘의 항구들의 50%의 활동성 저하와 매월 3천8백만 USD의 손실을 가져왔다.

23) 김영모, ISPS code 발효와 우리나라 대응방안, 2003.05

24) Lloyd's Market Association의 Joint War Committee (JWC)는 예멘을 테러리스트 목표지역이라 결정하고 전쟁 위험 보험금의 인상을 선언하였다. Raymond C. Z., "The Threat of Maritime Terrorism in the Malacca Straits" - In *Terrorism Monitor*, Vol. IV, Issue 3, 2006.02.09, p. 8.



자료 : <http://timrileylaw.com/Limburg>

<그림 2-3> 공격받은 Limburg호

다른 문제점으로 선박이 테러의 수단으로 사용될 수 있는 위험이 있다.²⁵⁾ 이와 관련하여 선박이 주요 물류시설을 공격하는 무기로 사용되는 것이다. 이 예상은 9/11 테러와 같이 테러리스트들이 비행기를 납치하여 전략적 건물을 공격한 것처럼 모방한 공격을 할 수 있다는 두려움 때문이다. 이러한 공포는 대량살상무기를 운반하는 선박이 싱가포르항에 입항하여 무기가 폭발할 수 있다는 두려움이 특히 싱가포르 사람들에게 퍼져 있다. 테러리스트들은 얻기 힘든 대량 살상 무기를 확보할 필요가 없다. 간단하게 전 세계적으로 비료로 사용되는 대량의 질산암모늄을 운반하는 선박이 납치될 수 있고, 선박이 항구에 입항했을 때 폭발하도록 장치할 수 있다.²⁶⁾

25) Murphy M., Maritime terrorism: the threat in context – In *Jane's Intelligence Review*, 2006.02.01, p. 2.

26) 「*Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impacts*」, Organization for Economic Co-operation and Development. 2003

2.3.3 항만관련 위험

항만은 운송시스템의 연결점으로 많은 물량과 사람들을 해상수송수단에서 육지의 소송수단으로 이동시키며, 반면에 육지에서 바다로 이동시키기도 한다. 특히, 무역이 일국의 경제뿐만 아니라 세계경제발전에 필수적인 성장의 엔진으로 대두되기 시작하면서 교통이란 개념이 더욱 중요시되었으며, 해상수송은 무역의 한 부분으로서 발달해 왔다. 이러한 해상수송은 항만 없이 이루어질 수 없다.

항만은 일국의 경제발전을 직접적으로 주도하는 중공업 활동의 전진기지로서 중요한 역할을 하고 있다. 유럽항만의 역사를 볼 때, 즉 함부르크, 앤트워프, 마르세이유, 포틀랜드 특히 로테르담 항 등은 항만을 확장하고 현대화하면서 지역경제발전에 커다란 활력소가 되어 왔다. 이러한 중요성은 비단 선진국에 국한되는 것만이 아니다. 국제무역 의존도가 높은 나라일수록 항만의 역할은 지대하다.²⁷⁾

항만은 컨테이너화가 본격화되면서 내륙과 해상의 연계기능에서 국제물류수요의 증대, 집배송센터의 재배치, 물류정보의 공유, 리사이클 물류의 구축, 정보네트워크의 구축, 복합일관수송체계 구축, 수입·환적 화물용 시설정비, 공동수배송의 확대 및 수송수간의 전환의 추진 등과 같은 물류환경의 변화에 따라 터미널기능의 확대 및 공단기능의 확대를 필요로 하는 물류유통센터화하고 있다. 즉, 복합운송에서 종합물류기지 나아가 정보와 화물의 교유를 접목하여 종합무역 전진기지로 전환되고 있다.²⁸⁾ 그 역할이 점점 커져가고 있는 항만은 테러리스트들의 좋은 목표물이 될 수 있다.

전문가들은 테러리스트들이 항만이나 선박 등 물류 시설들을 테러 대상으로 삼을 가능성이 매우 크다고 분석하고 있다. 항만을 공격하는 경우, 배후에 도심이 위치하고 있어 테러효과가 상대적으로 클 뿐만 아니라 수출입 물류를 일시에 마비시킬 수 있어 테러의 효과를 극대화하는데 최적인 것으로 평가되기 때문이다. 미국의 컨설팅 회사인 브즈 알렌 헤밀턴이 분

27) 방희석, 전게서, p.493

28) 방희석, 전게서, p.517

석한 위 게임 시나리오에 따르면, 테러로 항만의 기능이 모두 정지되는 경우 580억 원의 불가동 손실이 발생하는 것으로 추정하였다.²⁹⁾

참고로 2002년 미국 서부의 29개 터미널이 근로자 파업으로 11일 동안 폐쇄되었을 당시 선박 200여척과 컨테이너 30만 TEU가 처리되지 못하는 사태가 벌어졌다. 이 같은 항만폐쇄조치로 미국이 입은 경제적 손실은 4억 6,690만 달러로 추정되었다. 또한 항만 폐쇄가 4주 동안 계속되었을 경우에는 그 피해액이 계속 불어나 47억 달러의 손해가 발생할 것으로 추산되었다.³⁰⁾

2.3.4 선원, 인부관련 위험

수백만의 노동자들이 국제해상운송과 관련한 일에 종사하고 있다. 국제 무역에 관련한 한 항구를 예를 들어 보통 수천 명의 노동자가 고용되었고, 매일 엄청난 수의 방문자가 있으며, 이 중 해를 일으키려는 테러리스트가 있을 수 있다. 많은 해상관련 종사자 중 선원은 9/11테러 이후 가장 큰 주목을 받았다. 예전부터 선원들은 특별한 대우를 받았다. 9/11 이전부터 상선이 입항하였을 때 선원은 많은 등록절차 없이 상륙하여 지역 주민들과 쉽게 섞일 수 있었다. 비자나 입국심사에 필요한 다른 서류가 필요하지 않았다.³¹⁾ 2005년 전 세계 선원의 공급은 사관 466,000명, 부원 721,000명으로 추정이 된다. 그 중 필리핀 선원의 공급이 가장 많고(2000년 230,000명), 그 다음이 인도네시아(83,500명), 중국(82,000명) 그리고 터키(62,500)명의 순이다.³²⁾ 상위 4국가 중 필리핀, 인도네시아, 터키는 9/11 테러의 주

29) 위 게임 시나리오는 부즈 알렌 헤밀턴에 의해 2002.10.2 ~10.3일에 항만보안에 책임이 있는 산업 관계업자와 정부 관료 85명으로 진행 되었다. 시나리오는 공급망의 공격의 세부적인 면을 보여줄을 목적으로 하였다.

30) 최재선, 전문가 칼럼 위험관리 , 삼성방재연구소,2007, 봄호

31) 선원 수첩 또는 여권으로 입국심사를 행하고 상륙증을 발급하여 쉽게 외출할 수 있도록 하였음.

32) Institute for Employment Research, BIMCO/ISF Manpower 2005 Update, Team Impression Ltd., 2005.

범인 알카에다와 연관된 무장 세력 단체를 가지고 있다. 이 세 국가는 대부분 이슬람 종교를 가진 국가로서 인도네시아 필리핀 등의 동남아시아를 주 무대로 하는 “제마이슬라미야(Jemaah Islamiah)³³⁾”, 터키 내에도 “위대한 동방 이슬람 해방 전선(IBDA-C)³⁴⁾”, “쿠르디스탄 노동자당(PKK)³⁵⁾” 등의 단체가 있다. 중국 또한 신장웨이우얼자치구에서 터키스탄 이슬람당(TIP)에 의해 위구르족의 자치를 주장하는 테러가 발생하고 있다. 이런 상황들을 볼 때 테러리스트가 선원을 가장하거나 테러리스트가 선원이 되어 국제해상운송이나 해상운송 관련된 시설을 그들의 활동에 이용할 수도 있음을 예상할 수 있다.

33) 제마 이슬라미야는 말레이시아·싱가포르·필리핀·인도네시아·타이·브루나이 등에 있는 이슬람 세력들을 규합해 동남아시아 지역을 이슬람화할 목적으로 1990년대 초에 결성된 동남아시아 이슬람원리주의자들의 연합세력이다. 지하드·알카에다 등과 함께 대표적인 이슬람 국제 테러 조직으로, 정신적 지도자는 이슬람 성직자인 바시르(Abu Bakar Bashir)이다. 정확한 규모는 알려져 있지 않다. 주 활동무대는 말레이시아이며, 필리핀 남부 민다나오섬과 인도네시아, 타이 남부, 브루나이 등 동남아시아 각지에서 활동하고 있는 것으로 알려져 있다. 철저한 이슬람원리주의를 바탕으로 1990년대부터 알카에다를 비롯한 이슬람 테러단체들과 연계해 각종 테러를 자행하였다.

34) 위대한 동방 이슬람 해방전선(Great Eastern Islamic Raiders' Front ; IBDA-C)는 터키어로 İslami Büyük Doğu Akıncılar Cephesi 의 약자이며, 1970년 Salih Izzet Erdiş, aka Salih Mirzabeyoglu에 의하여 조직 되었다. 2003년 8월 지도자인 Erdiş가 구속 감금 되었지만 아직도 이스탄불을 중심으로한 테러 활동을 하고 있다.

35) 쿠르디스탄 노동자당(쿠르드어: Partiya Karkerên Kurdistan, PKK 또는 KADEK, 쿵그라겔, KGK라고도 부른다)는 1970년대에 세워진 테러리스트 단체로, 압둘라 외잘란(Abdullah Öcalan)이 이끌었으며, 그가 붙잡힌 1999년까지 유지됐다. 쿠르디스탄 노동자당의 이념은 마르크스-레닌주의 혁명과 쿠르드족 해방이며, 목표는 터키 남쪽, 이라크 북서쪽, 시리아 북동쪽, 이란 북서쪽의 땅인 쿠르디스탄에 사회주의 쿠르드 국가를 세우는 것을 목표로 한다. 미국, 나토, 유럽 연합등의 국제 단체는 PKK를 테러 단체로 간주한다. 1948년 이후 37,000명 이상이 터키와 쿠르드 노동자당의 분쟁 때문에 죽었다.

제 3 장 국제해상운송의 보안관련 위험과 규범

위의 장에서는 국제해상운송 관련한 보안의 위험성에 관하여 설명하였다. 이 장에서는 이와 관련한 규범들에 관하여 설명하고자 한다. 9/11테러 이후 국제사회는 테러의 심각성을 인식하고 반테러운동을 전개하기 시작하였으며, 해운업계에서서도 선박 및 항만시설에 대한 테러대응체제 구축 필요성을 인식하게 되었다.

이에 미국은 자체적으로 시행한 보안 평가를 기반으로 국가보안부(Department of Homeland Security)를 설치하고 해상보안법(Maritime Transport Security Act of 2002; Public Law 107-295)을 제정하였다. 또한 미국으로 화물을 수출하는 모든 운송인에게 화물을 적재하기 24시간 전에 적하목록을 관세청의 자동적하시스템(Automated manifest system)에 신고하도록 하였으며, 선박소유자는 선박이 도착하기 96시간 전에 제출한 선원명부에 기재된 선원의 명단을 특별관리 인물 데이터베이스에 입력, 신원을 확인한 다음 위험인물로 판단되는 경우, 상륙을 금지하는 제도를 만들었다.

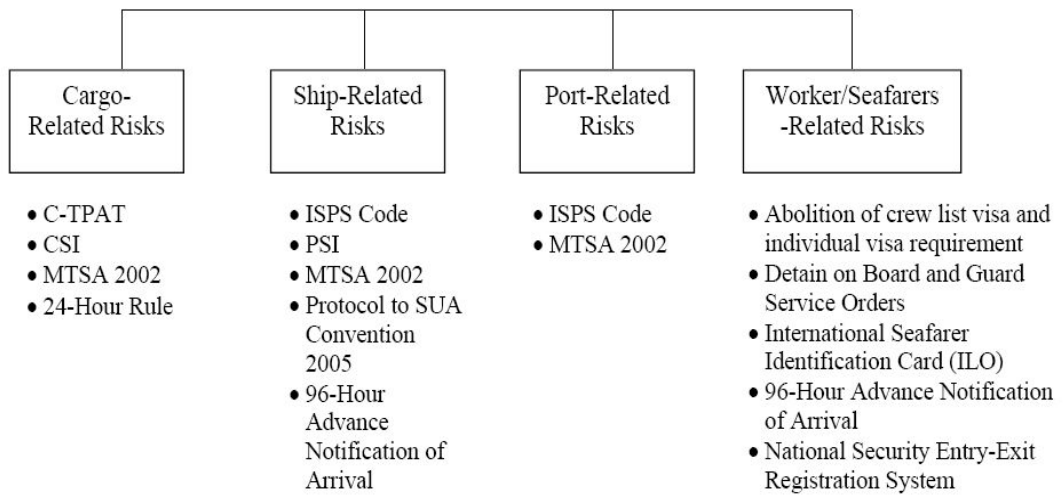
또한 국제기구에서도 보안 관련한 조치를 취하였다. 국제해사기구(IMO : International Maritime Organization)에서는 “선박 및 항만시설 보안에 관한 규칙”(ISPS Code)를 개정 채택하였다. 세계세관기구(WCO : Wolrd Custom Organization)는 2002년 6월 미국의 컨테이너보안대책(CSI)을 바탕으로 새로운 공급사슬 보안제도(SCS : Supply Chain Security)를 개발하여 시행하기로 하였다.

항만운영업자를 중심으로 한 민간부문에서도 테러대응에 적극적으로 동참하였다. 세계 최대의 항만 운영업체인 허치슨 홀딩스(HPH)와 싱가포르 PSA, 영국의 P&O Port, 상원의원(정부), 민간전문기업 등이 “Smart and Secure Trade alliance”를 출범시켰다.³⁶⁾

9/11 이후 이루어진 규범들을 보안의 위험요소별로 구분하면 다음 표와 같다.

36) 김영모, 전게서, pp.1~14

<표 3-1> 국제해상운송의 위험요소와 관련된 규범



자료 : Shah S.B.



3.1 화물관련 위험과 규정

3.1.1 C-TPAT(Customs-Trade Partnership against Terrorism)

C-TPAT(Customs-Trade Partnership against Terrorism)는 2002년4월 미국세관이 만든 테러방지 목적의 업체협력 프로그램이다. 이 프로그램은 미국 관세청이 테러에 대항하여 해외 판매자로부터 미국의 국경에 이르는 전 공급망에 대한 보안을 강화하여 국경의 안전과 안보를 보장하면서 동시에 무역을 원활화하기 위해 안전한 공급망을 유지, 발전하는 것이다.³⁷⁾

C-TPAT는 전체 공급망과 국경보안을 강화하기 위한 정부와 업체의 상호협력관계와 궁극적인 공급망의 주체인 수입업자, 운송인, 관세사, 창고운영업자, 제조업자와의 밀접한 협력관계를 통해서만 미 관세청이 최고수준의 보안상태를 유지할 수 있다는 인식을 바탕으로 하고 있다.

C-TPAT에 참여함으로써 업체는 테러와 전쟁에서 중요한 역할 수행과 그들의 공급망에 있어서 안전성을 제고하게 될 뿐만 아니라 세관으로부터 다양한 혜택을 부여받게 된다. C-TPAT에 참가하게 됨에 따라 얻게 되는 혜택은 국경 통과지점에서 신속통로(fast lane)를 이용할 권한을 부여, 수입시 검사가 축소되고 개별회사의 업무를 전담하는 특정세관직원인 Account Manager 제도 적용, 관세의 월별 또는 2개월에 한 번씩 납부할 수 있는 자격부여, 세관에 의한 점검이 아닌 자율점검의 강화 등이다.³⁸⁾

또한 미국 입장에서는 선별 검사할 화물의 범위가 크게 감소하여 세관이 그 인적, 물적 자원을 위험성이 높은 화물에 집중할 수 있게 되어 효과적인 화물관리가 이루어지게 된다.

37) U.S. Customs and Border Protection, Performance and Annual Report Fiscal Year 2003, p.18

38) U.S. Customs and Board Protection, C-TPAT fact Sheet and Frequently Asked Questions, (<http://www.customs.gov>)

3.1.2 CSI(Container Security Initiative)

9/11 테러 이후 2002년 1월 17일 Robert C. Bonner al 관세청장은 테러의 위협으로부터 미국 본토를 보호하기 위해서는 미국의 국경선이 국토방위의 처음이 아니라 마지막 선이 되어야 한다는 판단에 테러의 위협이 있는 컨테이너에 대하여 미국으로 선적되기 전에 외국항에서 검사하고 확인할 수 있도록 하는 “컨테이너 안전 협정(Container Security Initiative; CSI)”을 추진할 것을 발표하였다.

CSI 협정은 미국세관직원이 CSI시행 항구에 파견되어 주재국의 세관직원과 합동으로 각 항구에서 미국으로 향하는 컨테이너 중 위험요소가 큰 컨테이너를 선발하여 선적 전에 미리 화물 검사를 시행하게 하는 것으로 컨테이너 화물에 대한 보안은 강화하되, 컨테이너 화물의 이동을 크게 지체시키지 않으면서 이것을 효율적으로 수행토록 하는 것이다.

CSI는 4가지 요소로 구성되어 있다.³⁹⁾

첫째, 테러의 위협이 있는 컨테이너를 확인하기 위하여 정·첩보를 이용한다. 이를 위해서는 먼저 미국세관에 미국으로 향하고 있는 컨테이너화물에 대한 정보가 있어야 된다. 미국세관은 과거부터 자동적하목록시스템(Automated Manifest System; AMS)을 통해 화물이 도착하기 전에 선적 화물에 대한 정보를 상당부분 받고 있었으나, 9/11 테러 이후 “해상운송보안법 2002(MTSA 2002)”의 시행으로 NVOCC(Non-Vessel Operating Common Carrier)를 포함한 운송인은 미리 화물에 대한 정보를 전송할 것을 의무화하고 있다. 또한 선박이 해당화물을 적재하고 미국항에 입항시, 운송인은 그 선박이 외국항에서 화물선적 24시간 전에 주요 자료를 담은 화물목록을 미국세관에 신고하도록 하는 24-Hour Rule을 2002년 12월부터 시행함에 따라 보다 체계적이고 효과적으로 위험물을 선별할 수 있게 되었다.

둘째, 미국 항구에 도착하기 전에 출발항에서 위협이 있는 컨테이너를 사전 검사하도록 한다. 사전 전송된 선적정보를 토대로 미 세관은 자동선별시스템(Automatic Targeting System ; ATS)을 이용한 분석을 통해 우

39) U.S. Customs and Border Protection, CSI in Brief(www.customs.gov)

범 컨테이너를 선별하여 선적지에 파견된 미국세관 직원에 통보하며 이를 선적국 관세청에 통보하고 선적국 세관직원이 이 컨테이너를 검사하고 미국 세관직원은 이를 참관하면서 위험물의 적입여부를 확인하도록 하고 있다.

셋째, 위험성 있는 컨테이너를 신속하게 사전 검색할 수 있도록 탐지기술을 활용한다. NII(Non-intrusive inspection)장비, 방사선검색 장비 등을 통해 신속하게 화물을 검색할 수 있는 VACIS(Vehicle & Cargo Inspection Systems) 장비가 있다.

넷째, 운송 도중 개봉흔적을 확인할 수 있으며 보다 안전한 컨테이너를 사용하도록 한다. 현재 기술로도 컨테이너 당 몇 달러만 들이면 개봉을 막을 수 있는 봉인과 테이프를 사전 검색된 컨테이너에 부착할 수 있다.

이러한 CSI는 컨테이너를 통한 대량살상무기를 포함한 테러용 무기의 밀수를 미 해안에 도달하기 전에 차단할 수 있는 능력을 증대시키고 협정에 참가하고 있는 상대국의 항만 안전성도 향상되고 나아가 세계무역시스템의 안전성도 제고되는 이점이 있다.⁴⁰⁾

3.1.4 24-Hour Rule



24-Hour Rule은 CSI의 효과적인 수행을 위한 후속조치의 일환으로 제정된 것으로 CSI의 핵심적인 요소는 세관으로 화물적하목록에 대한 정보의 사전전송에 있다. 선적 전에 적하목록정보를 분석하게 되면 보다 효과적으로 고위험 컨테이너를 확인하게 될 뿐만 아니라 위험성이 낮은 화물에 대한 신속한 처리가 가능하게 된다.

따라서 CSI의 신속한 성장과 국토안보부의 핵심적 역할을 위해 세관은 가능한 빨리 CSI의 이행에 필수적인 사전적하목록정보의 입수가 필연적으로 뒤따라야 했으므로 24-Hour Rule이 본격적으로 시행에 들어가게 된 것이다.

40) 홍순걸, 「9.11 테러가 미 관세행정에 미친 영향 연구」, 관세청 해외훈련결과보고서, 2003.8 p.38

24-Hour Rule은 해상운송인(sea carrier)과 NVOCC(Non-Vessel Operating Common Carrier)로 하여금 미국으로 향하는 컨테이너가 선박에 적재되기 24시간 전에 컨테이너화물을 규정하도록 하고 있다. 이를 통해 미세관공무원은 화물이 미국항에 도착한 후가 아니라 미국으로 향하는 컨테이너가 외국항에서 선박에 적재되기 전에 컨테이너화물에 대한 정보를 분석하여 잠재적 테러위험을 확인할 수 있게 된다.

이를 어기는 해상운송인, NVOCC에게는 적재금지 메시지("Do Not Load")를 띄우게 된다. 이 적재 금지 메시지는 미 세관이 선사에 유효하지 않거나 불안정한 화물명세, 수하인 이름이나 주소 요건 위반 등 24-Hour Rule에 위반한 특정 컨테이너를 외국항에서 미국으로 향하는 선박에 적재하지 말도록 지시했음을 의미한다. 만약, 이 메시지를 무시하거나 문제된 컨테이너를 선적하게 되면 미국항만에서 동 컨테이너 하역이 거부되는 제재를 받게 된다.⁴¹⁾



41) 주미 관세관, 미국입항 화물에 대한 적하목록사전제출규정 본격 시행, 관세청, 2003.1.31

3.2 선박관련 위험과 규정

3.2.1 ISPS code(International Ship and port facility Security)

ISPS Code(International Code for Security of ship and Port Facilities)는 2001년 9월 11일 미국의 항공기 테러와 2002년 10월 6일 프랑스 초대형 유조선 M/T Limburg의 피격 이후, IMO가 LNG 및 LPG를 포함한 해상화물 운송선박 및 항만시설에 대한 해상테러 가능성을 대비하기 위하여 IMO의 해사안전위원회(MSC)가 개발하였다.

SOLAS 협약(International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974)은 해상에서 인명의 안전증진을 위해 선박의 설비, 구조, 운항요건 등을 규정한 것이다. 반면 ISPS Code는 선박과 항만시설 종사자의 상호협조를 통해 해상보안을 저해하는 행위를 식별하여 저지하는 것을 목적으로 선박 및 항만에 적용하도록 되어 있다. 따라서 두 규범의 입법 목적 및 적용 범위가 다르므로 사실상 ISPS Code를 SOLAS 협약에 수용하기는 곤란하다는 것은 주지의 사실이다. 그러나 해상테러방지를 위한 미국의 강력한 규정제정 및 신속한 발효 요청에 따라 이를 수용하기에 가장 적절한 SOLAS 협약에 ISPS Code를 반영한 것이다.

ISPS Code는 국제항해에 종사하는 각 선박과 관련 항만시설에 적용되며 보안을 위하여 체약당사국과 선사 및 선박이 준수해야 할 사항을 규정하고 있다.⁴²⁾

구체적인 내용은 선박과 관련하여 자체보안계획을 수립하고, 자국정부의 보안심사를 받은 후 국제선박 보안증서를 비치·운항하여야 한다. 이를 위해 선박마다 고유 식별번호(IMO번호)를 선체에 영구 표시토록 강제화하고 있으며 선박이력기록부를 선내에 의무적으로 비치하도록 하고 있으며 선종별 선박보안 경보장치를 탑재하고 보안증서 미소지 선박은 입항거부 또는 출항정지 등 국제항해가 불가능하도록 하고 있다.

42) 김영모, 전게서, pp. 6~7

3.2.2 PSI(Proliferation Security Initiative)

2003년 5월 31일 조지 W. 부시 미국대통령이 폴란드 의회에서 행한 연설에서 대량살상무기 확산방지안보구상(Weapons of Mass Destruction Proliferation Security Initiative; PSI)의 필요성을 제안한 후, 같은 해 6월 12일 마드리드에서 개최된 미국, 영국, 호주, 일본, 독일, 프랑스 이탈리아, 네델란드, 포르투갈, 폴란드, 스페인 등 11개국 회의와, 6월 18일의 아세안 지역포럼을 통해 그 내용은 더욱 구체화되었다.

2003년 6월 12일의 제 1차 회의에서는 대량살상무기 및 관련물질을 수송하는 선박 또는 항공기의 운항을 가맹국들이 자국 영해나 영공에서 차단하고, 자국 항만에 입항하였을 때에는 항만국 통제를 통하여 이를 규제하는 데 합의하였다. 2003년 7월 9일부터 10일까지 호주에서 개최된 2차 회의에서는 공해 및 고공에서의 차단 가능성에 대한 논의가 진행되었다. 이 회의에서는 현행 국제법으로도 단속이 가능하다는 의견과 새로운 조약의 체결이 필요하다는 이견이 대립되어 결론을 내리지 못하였지만, 이들 PSI 가맹국들은 2003년 9월 12~14일 사이에 “태평양의 수호자”라는 작전명으로 호주 근해에서 대량살상무기의 확산을 차단하기 위한 선박임검 및 나포훈련을 실시하는 등 PSI가 새로운 국제행동규범으로 성립된 가능성이 가시화되었다. 한편 2003년 9월 3~4일 사이에 파리에서 개최된 제 3차 회의에서는 PSI의 “차단원칙성명(Statement of interdiction principles)을 채택하였다. 이 원칙은 예견된 확산활동에 관한 민감한 정보의 교환에 관한 합리적인 절차, 하단노력의 조정, 적절한 국제 조약 체결과 체제 정비에 관한 국내법적 권한의 강화, 대량살상무기와 관련화물 이전의 차단을 위한 특별조치를 포함하고 있다. 특히 혐의선박 또는 항공기가 당사국의 국기를 게양하거나 당사국 관할의 수역이나 영공에 있을 경우, 당해 국가는 확산 관련 국가로 확산과 밀접한 화물을 수송하고 있는 것으로 의심되는 선박 또는 항공기에 승선하여 조사하기 위한 법적 권한의 행사에 모든 노력을 경주할 것에 합의하였다.⁴³⁾

43) 최석윤. 전게서, pp.349 ~350

3.2.3 SUA 1988 과 의정서

1985년의 Achille Lauro호의 사건⁴⁴⁾이 계기가 되어 1988년 3월 10일 로마에서 “항해의 안전에 대한 불법적 행위를 억제하기 위한 협약”(Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation : SUA 1988)과 “대륙붕에 위치한 고정구조물의 안전에 대한 불법적 행위를 억제하기 위한 의정서”(Protocol for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf : Protocol to SUA 1988) 이 체결되었다.

이 협약은 일명 로마 협약으로 불리며 항해의 안전에 대한 불법적 행위가 사람과 재산의 안전을 위협하고 해양서비스 활동에 심각한 영향을 끼치며 항해의 안전에 대한 세계인의 신뢰를 악화시킨다는 것을 고려하여, 항해의 안전에 대한 모든 불법적 행위의 예방과 그 범죄자들의 기소와 처벌을 위한 효과적이고 실제적인 조치를 취하는 데 있어 국가간 협력을 강화하기 위한 것이다. SUA 1988 의정서는 SUA 1988의 범위에서 제외되어 있는 대륙붕에 위치한 고정구조물에 적용하기 위하여 1988년 3월 10일 SUA 1988과 함께 채택되었다.

SUA 1988 및 의정서는 9/11 테러 이후 IMO에 미국의 요청으로 IMO 법률위원회에서 2002년도 84차 회의부터 선박이 테러목적으로 사용되는 것을 방지하기 위해 기존의 SUA1988 및 의정서를 개정하는 작업을 추진하게 되었고, 2005년 7차례의 회의를 거쳐 2005년 10월 최종협약으로 채택되었다. ⁴⁵⁾

44) 이 사건은 1985년 10월 7일 4명의 팔레스타인해방기구(PLO)를 대표한다고 자칭한 무장괴한들이 이탈리아 기국의 순항정기선인 Achille Lauro호를 이집트 Port Said에서 약 30 마일 떨어진 공해상에서 장악하여 선원과 승객을 인질로 억류하였다 그들은 이스라엘에 억류중인 50명의 팔레스타인의 죄수의 석방을 요구하며 개입이 시도될 경우 선박을 폭파시키겠다고 협박을 하였으며, 자신들의 요구가 관철되지 않는다면 승객들도 살해하겠다고 위협하였다. 그 결과 승객중 1명이 사망하였다. 이탈리아 정부는 4명의 무장괴한을 구금하였고 미국은 이탈리아 정부에 범죄인인도를 요청하였으나 거절당하였다. 그 이후 이탈리아 정부는 주도자를 석방하였고 주도자는 로마를 거쳐 유고슬라비아로 도망하였다. 주도자는 제노아의 법원에서 종신형을 선고 받았고 나머지 3명은 선박납치 및 살인죄로 4년 내지 6년의 자유형을 선고 받았다.

3.3 항만관련 위험과 규범

3.3.1 ISPS Code

ISPS Code는 항만과 항만관계 시설의 보완 관련에 관하여도 목적을 두고 있다. 당사국정부는 Code를 적용해야만 하는 항만을 식별하고, 보안담당자를 지정하여 보안평가, 담당자에 대한 교육, 보안계획 작성, 계획의 보충을 해야 한다.

당사국 정부에 의하여 지정된 당국은 최종적으로 심사를 시행하고, ISPS Code의 요구사항을 만족할 경우 적합확인서(Statement of Compliance)를 발행한다. 적합확인서를 받지 못한 항구에 입항하는 선박 및 선적된 화물에 대하여는 외국항에서 별도 보안 확인 절차 실시로 운항 지체 등 피해가 발생할 우려가 있다.

3.3.2 MTSA 2002



9/11 테러 이후 미국 정부는 항만 시설을 포함한 미국 전역에 걸쳐 안보능력을 고취시키기 위한 제도를 강화하였으며 2002년 조지 W. 부시 대통령은 인명, 재산상 거대한 손실을 야기할 수 있는 테러에 노출된 항만을 보호하기 위하여 MTSA 2002(Maritime Transportation Security Act of 2002: 해양수송안전법)제정에 동의했다 MTSA 2002는 미국의 모든 항만과 항행수역에 대한 보안능력을 강화하기 위한 프로그램을 지원하며 MTSA 2002의 제정으로 선박자동식별장치(AIS : Automatic Identification System)의 발전이 이루어지게 되었다.⁴⁵⁾ 미국으로 입항하는 모든 선박들은 AIS를 위한 태그를 부착해야 하며, 이에 따라 선박의 종류와 규모에 따라 구분되어진다.

45) 최석윤. 전개서, pp.339 ~347

46) MTSA, Public law 107-295, §70101

특히, MTSA는 “수송안전사고(Transportation Security incident)”를 막기 위해 미국에서 작업 중인 모든 선박의 선주나 선원들로 하여금 “외국선박 보안계획”(Foreign Vessel Security Plan ;VSP)을 작성하여 국토안보부 장관의 승인을 받도록 하고 있다. 뿐만 아니라 컨테이너 화물을 스캔하거나 화물에 대한 접근 제한 등을 두어 외국항에서의 테러방지를 위해서도 노력하고 있다. 만일, 외국의 항만들이 비효율적인 방법을 고수하여 항만 보안을 하고 있다면 국토안보부 장관은 그러한 항만에서 출항하여 미국으로 입항하는 모든 선박에 대하여 조건준수 명령을 내릴 수 있고, 이러한 조건을 지키지 않는 선박에 대해 미국입항을 거부할 수 있으며, 비효율적인 테러리즘 방지 방안에 대해 승객들에게 공지할 수 있다. 또한 MTSA 2002는 국토안보부에서 미국 항만에 기항하는 모든 외국선들을 의회에 보고하도록 명시하고 있다.⁴⁷⁾



47) 박명섭, 허윤석, 홍란주, 「해운항만 국제테러방지를 위한 안보강화에 관한 연구」, 해양비지니스 제12호, 2008,12, pp.47~48

3.4 선원, 인부관련 위험과 규정

3.4.1 International Seafarer Identification Card

2003년 6월 국제노동기구(International Labour Organization ; ILO)는 선원의 신분증명에 관한 Seafarers' Identity Document Convention 1958(No. 108)을 대신하는 The Seafarers' Identity Documents Convention, 2003(No. 185)를 채택하였다. 새로운 협약은 전 세계 1천 2백만 선원에게 새로운 신분증명서를 발급한다. 새로운 신분증의 주된 모양은 지문에 바탕을 둔 생물측정학적 템플릿이며 2D의 바코드로 표준화된다. 그것은 또한 상륙, 통행, 환적을 용이하게 하고 상륙증을 위한 비자의 소지를 면제한다. 잘못 발급되는 위험을 줄이기 위하여 비준한 회원국은 승인된 공무원에 의해 국제적 심의가 가능하도록 적절한 데이터베이스를 유지해야 하고, 신분을 확인하기 위한 절차를 가져야 하고 준수하여야 한다.



3.4.2. E-NOAD

9/11 테러 이전에는 입항 24시간 전에 전화, 팩스 또는 이메일을 통하여 항만책임자의 해상보안사무소에 통보하였다. 9/11 이후에는 국가안보국의 조치로 국가선박이동센터(National Vessel Movement Center ; NVMC) / 선박도착보고시스템(Ship Arrival Notification System ; SANS)이 시행되었다. 또한 사전통보 시간이 24시간에서 96시간으로 변경되었고, 전화, 팩스, 이메일을 통하여 행하여지던 보고가 이메일과 인터넷을 통하여 NVMC로 보고된다. 2005년 6월 6일부터 미국 입항하는 선박에 적용된다.⁴⁸⁾

NVMC에서 받은 정보는 USCG와 Customs and Boarder Protection(CBP)로 보고된다. 보고되는 정보에는 선원의 이름, 출생일, 출

48) USCG, Electronic Notice of Arrival/Departure (eNOAD) User Guide, 2009.04.07, p.1

생지, 직책, 승선한 항구 등의 내용이 보고된다. 보고된 자료를 데이터베이스에 저장하여 위험인물로 간주되는 선원을 관리 한다.



제4장 국제해상운송 교통간소화와 관련 규범

전 세계 무역 거래의 80% 이상이 해운을 통하여 이루어지고 있으며 거래 대금의 50%, 일반화물의 약 90% 정도가 컨테이너로 운송되고 있다. 이처럼 전 세계는 경제는 바다를 통해 연결이 되고 있다고 해도 과언이 아니며, 세계에서 가장 위험한 산업 중의 하나로 평가받는 해운은 글로벌 경제의 중심축을 이루고 있다, 현재 아시아, 북 아메리카 그리고 유럽에 걸쳐 약 30여 개의 거대 항만 도시들은 상호 독립적인 무역 거래체로서 존재하고 있는데, 해운과 항만의 지속적인 발전을 통해 다양한 형태의 무역 장벽을 넘어 전 세계 국가들이 하나의 경제권으로 통합되는 데 큰 역할을 수행하고 있다. 49)

국제항해선박은 각국의 항만에 입출항할 때마다 항만국의 법규에 따라 통관, 입출국, 검역 등을 위해 각종 서류를 제출하고, 필요한 절차를 이행하여야 한다. 그러나 각국마다 입출항 서식 종류 및 입출항 절차가 다르기 때문에 선박의 불필요한 지체를 초래하여 신속하고 원활한 해사교통의 흐름을 방해한다. 나아가 이같은 지체는 물류비를 증가시키는 요인이 된다. 50)

일반적으로 선박의 입출항에는 다음과 같은 기본 서류를 사용한다. 1) 일반신고서, 2)화물신고서, 3)선용품신고서, 4)승무원 휴대품신고서, 5)해상 건강상태 신고서 등이다. 선박의 선장은 입출항시에 공공기관이 요구하는 수속서류에 서명하여 제출하여야 한다. 기본적인 서류의 내용을 보면 다음과 같다.

1) 일반신고서(General Declaration)

공공기관이 입출항 선박에게 요구하는 기본정보를 담은 서류이다.

2) 화물신고서(Cargo Declaration)

선박에 적재하는 모든 화물의 명세서이다. 위험화물의 종류와 수량은 별도로 요구할 수 있다.

49) 박명섭, 허윤석, 홍란주, 전게서, p.37

50) 최동현, 최재원, 국제해상교통간소화협약, 한국해양개발원, 1997 p. 5~7

3) 선용품 신고서(Ship's Store Declaration)

입항 때 선박에서 사용하는 비품과 소모품을 신고하는 서류이다.

4) 승무원명부(Crew list)

선박이 입출항할 때 승무원의 수와 구성에 대하여 신고하는 서류이다.

5) 여객명부(Passenger list)

선박이 입출항할 때 선박에 승선한 여객의 수와 여객에 관한 일반적인 명세이다.

6) 해상건강상태 신고서(Maritime Declaration of Health)

선박에 승선한 승무원과 여객의 건강상태에 관한 내용을 검역기관에 제시한 신고서류이다.

그러나 일부의 국가에서는 과도한 서류를 요구하는 경우가 있다. 국제 여행과 운송 서류의 표준화에 관한 워크숍이 1993년 북경에서 개최되었고 동남아 국가에서 수입과 수출에 엄청난 문서 작업이 필요하다는 것이 발견되었다⁵¹⁾. 필요한 문서는 아래의 <표 4-1>과 같다.

<표 4-1> 동남아시아 일부 국가의 화물통관에 필요한 서류

	India	Nepal	Pakistan
Type of documents	29	83	15
No. of copies	118	102	108
No. of signatures required	256	113	56
Manpower required	7	22	11
Estimate costs of procedure	10 percent of consignment value		

Source : UNESCAP report

51) UNESCAP의 “Trade Facilitation and Electronic Commerce as Catalysts for Integration” 의 자료를 인용함.

4.1 FAL 협약

선박은 그 속성상 여러 국가를 입출항하기 때문에 각국마다 서로 다른 입출항 관련서류와 수속절차는 승무원들에게 커다란 부담이 되었으며 결과적으로 선박의 지체를 야기하기도 한다. 또한 입출항 절차의 국제통일화 기여는 승무원뿐만 아니라 육상근로자 등 해운산업 관계자들에게 부담을 가중시키기도 한다. IMO는 이러한 문제를 해결하기 위하여 설립 직후인 1957년부터 이에 관한 연구를 계속해 왔으며 그 결과 1965년 4월 9일에 “국제해상교통의 간소화에 관한 협약”(FAL)을 채택하였다. 이 협약에서는 국제항해에 종사하는 선박의 입항, 정박, 출항시 필요한 서류요건, 절차 등을 단순화하고 최소화함으로써 원활한 해상교통을 도모하고 있다.

FAL 협약을 준수하고, FAL 서식을 사용함으로써 얻는 이점은 다음과 같다. 첫째, 입출항지연을 완화하고 왕복소요시간을 단축한다. 둘째, 여객 통관문서를 최소화하여 혼잡을 줄여 대형 신규 시설물 설치수요를 감소시킨다. 셋째, 서류의 간소화 표준화로 선내 및 부두인력을 간단한 기계로 대체하여 서류 파일작업과 보관장소를 축소시킨다. 넷째, 자동데이터처리(ADP)가 가능하다.

이점을 다시 각 사용자의 입장에서 보면 다음과 같은 이점이 있다. 정부측에서는 첫째, 필수적이지 않은 서류 정보를 제거함으로써 통관업무와 기타 관련당국의 행정업무를 경감시킨다. 둘째, 간소한 서식을 사용함으로써 능률을 제고하고 행정비용을 절감시키며, 불필요한 지연 방지를 통해 항만 효율을 제고할 수 있다.

선주측에서는 첫째, 간소한 서식이용으로 제공해야 할 정보 및 작업량을 감소시킨다. 둘째, 입출항시 다수 항구에서 사용할 서류들을 동일형태로 동시 작성함으로써 비용절감과 오류를 제거한다. 셋째, 자동데이터처리 기술 사용을 촉진한다.

하주측에서는 첫째, 선박입항과 화물통관의 효율적 수행으로 시간과 비용을 절감한다. 둘째, 선하증권 등 무역서류의 표준서식 사용으로 서류작성을 단순화한다. 셋째, 선적 양하 대기시간 단축으로 파손 도난 위험이 감소한다.⁵²⁾

4.2 Single Window

Single Window의 정의를 세계의 각 기관별로 살펴보면 다음과 같다.

UN/ECE에서는 ‘모든 수입, 수출과 관련된 규정의 요구사항을 완수하기 위하여 무역거래자들로 하여금 단일기구(Single Body)에 정보를 제출하도록 하는 시스템이라고 밝히고 있다. 실용성과 편리성을 위하여 Single Window System은 물리적이거나 혹은 전자적이거나 하나의 출입구를 제공하며 이 하나의 출입구는 하나의 기관(Agency)에 의해 운영된다.

세계은행(World Bank)에서는 ‘민간분야의 발전사항과 공공분야 개선을 위한 실용적이고 효과적인 입구(entry point)를 제공한다’라고 정의하고 있다.

미국의 국제무역데이터시스템(International Trade Data Systems, ITDS)에 따르면 ‘Single Window란 정보와 메시지의 표준화된 정보의 수집·분배·사용·저장을 위한 장치를 말하여 수출입 및 무역과 관련된 물품, 운송수단, 사람에 대한 정보를 처리한다’라고 정의하고 있다.

앞에서 정의된 Single Window와 단일 창구 혹은 입구(entry point)에 대한 개념은 ‘한 번에 정보를 제출하기만 하면 된다’라는 점에서 일치하지만 일부에서는 접근방법(예, 전자적 시스템으로 제출된 방식만 인정)에 따라 다르다는 것을 알 수 있다. 또한 세계은행(World Bank) 같은 경우 정부의 공공 서비스를 현대화하고 편리하게 제공하기 위한 도구로 Single Window에 접근하고 있다.

Single Window는 한 번의 입력으로 하나의 단일기관에 제출하는 것으로 사용자의 중복 입력을 방지하고 데이터의 재사용을 극대화한다. 즉 전자문서의 유통성이 확보됨으로써 중복 제출의 불편함과 그에 따른 비용의 절감, 1:1 대응이 아닌 다수와 다수의 네트워킹으로 단절 없이(끊임없이) 무역업무나 수출입 통관 행정 업무 등이 처리가 가능하다. 이로 민원 서식의 간소화와 단일화를 도모하게 되고, 민원 업무 절차가 개선되며 기관과의 비즈니스 협업이 가능하게 되었다.

52) 최동현, 최재원, 전게서, pp. 33~ 37

궁극적으로 해상 운송 분야에 대해 Single Window를 적용함으로써 다음의 효과를 얻을 수 있다.

- (1) 기존 시스템 수정 최소화
- (2) 자원 재사용 극대화
- (3) 국가 경쟁력 강화(경제적 효과 극대화)
- (4) 국가간 상호 운용성 증가

4.2.1 우리나라의 Single window 적용 사례

우리나라에서는 B2G(정부와 민간, Business to Government)간에 수출입인허가 행정 Single Window을 이용한 물류 관련 민원 업무를 대표적으로 KL-net에서 일괄 처리하고 있다. 항만운영, 통관, 화물신고, 출입국신고, 철도운송 등 각종 물류 관련 정부인허가업무를 1회의 신고로 일괄 처리(One-Stop Service)하도록 지원함으로써 실질적인 단일 인허가 창구의 역할을 수행하고 있으며, 이를 통해 업무 시간 단축 및 서류 절감, 업무효율화로 국가 물류비 절감에 크게 기여하고 있다.

또한 B2B(민간과 민간, Business to Business)간에도 Single Window System을 토대로 기업 물류 관련 서식의 교환과 정보 공유의 다양한 처리방법에 의해 업무 자동화 및 기업의 물류비를 절감하고 있다. 해운회사, 포워더, 운송회사, 터미널 등 수출입물류 공급자 및 수요자간 BOOKING, 운송장, 운송결과, 선적서류, 검수 업무를 전자문서교환(EDI⁵³⁾) 방식으로 교환 활용함으로써 정보의 정확하고 신속한 전달 및 공유, 재활용 등 업무 효율화를 통해 기업의 물류비 절감과 항만 경쟁력 강화에 기여하고 있다.

53) EDI(ELECTRONIC DATA INTERCHANGE) 문서 : 기업간 거래에 관한 데이터와 문서를 표준화하여 컴퓨터 통신망으로 거래 당사자가 직접 송·수신하는 정보전달 시스템이다. 주문서·납품서·청구서 등 무역에 필요한 각종 서류를 표준화된 상거래서식 또는 공공서식을 통해 서로 합의된 전자신호로 바꾸어 컴퓨터 통신망을 이용하여 거래처에 전송한다.



<그림 4-1> 정부와 민간간 Single Window



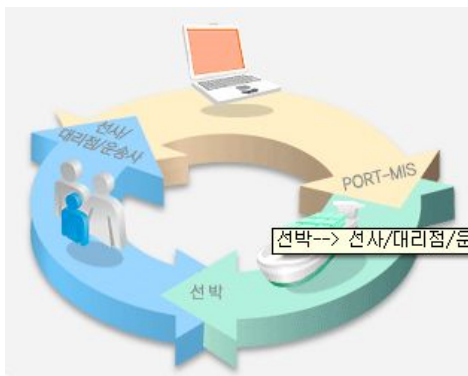
<그림 4-2> 민간과 민간간 Single Window

1) PORT MIS(Port- Management Information System)

Port MIS(Port Management Information System)은 전국의 28개의 항구에서 발생하는 선박의 입출항신고, 항만 내 시설 사용, 관제사항, 세입징수 및 화물의 반출에 관련된 행정업무를 전산화한 정보시스템으로 해외에서도 우수한 사례로 꼽히고 있다. 대한민국 항만 네트워크를 연결하여 항만업무의 One-Stop 처리를 실현하였으며, 1996년도 처음 시작된

이래, 2004년도에는 무선 단말기(mobile Port-MIS service)를 이용한 민원처리 등 첨단 기능으로 서류 없는 항만행정을 구현함으로써 우리나라의 경쟁력을 높였다.

현재 Port-MIS로 처리하는 민원업무는 항만시설사용허가서, 항만시설사용신고서, 내외항선 입출항 신고서 등 총 13가지의 민원업무를 하루 24시간 처리하는 시스템이다.



선박의 최초 입항보고를 시작으로,

- ▶ 항만내 시설 사용,
- ▶ 관제사항
- ▶ 화물입출항,
- ▶ 세입징수,
- ▶ 출항보고 까지 모든 항만 운영관련 정보를 관리

<그림 4-3> 업무의 흐름



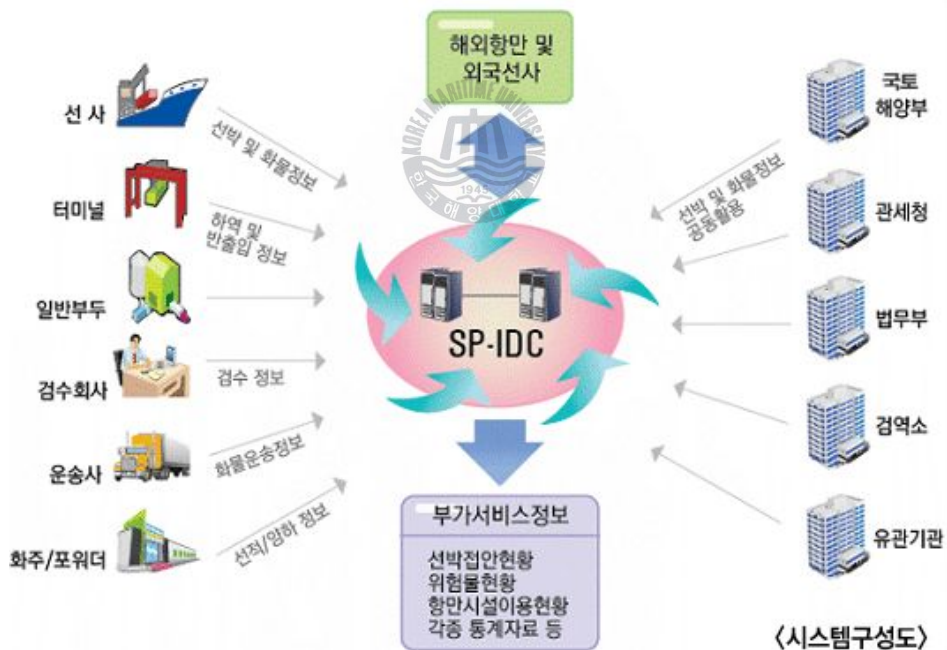
<그림 4-4> Port MIS 업무절차도

2) 해운항만물류정보센터(SP-IDC)

해운항만물류정보센터(Shipping & Port - Internet Data Center)는 국토해양부, 선사, 운송회사, 포워더 등의 물류주체별로 처리하고 있는 다양한 물류정보를 수집, 가공하여 해운항만 물류분야 주체자 들에게 제공하여 물류비용의 절감을 도모하고 있다.

또한 항만민원신고를 할 수 있고, 화물(위험물포함) 정보 제공, 통계자료 제공 등 통합적으로 활용할 수 있는 항만물류정보 시스템이다.

앞에 언급한 Port MIS 와는 단일창구를 통하여 한 번의 정보를 제출하면 그 흐름이 연계되어 민원 신고가 관련 창구에 전달되는 형식에는 다소 약하지만, SP-IDC (Shipping & Port - Internet Data Center)는 하나의 창구를 통해 다양한 해사물류정보를 수집하고, 수집된 정보가 공동으로 활용된다는 것에 정보조화에 따른 비용 단축 효과가 있다.



자료 : 국토해양부 홈페이지 해운항만물류정보망

<그림 4-5> 해운항만물류정보망의 구성

4.3 기타 해상운송 교통간소화와 관련 규범

4.3.1 Kyoto Convention

앞에서 언급하였듯이 국제해상운송에서 세관통관절차와 서류의 문제는 중요하다. 세관절차와 문서들의 지나친 절차 때문에 화물의 이동은 운송인과 화주에게까지 확장되었다. 1973년 이 문제를 해결하기 위해 세관협력협회(CCoC; Customs Cooperation council⁵⁴⁾)는 세관통관절차의 간소화 및 조화에 관한 국제협약(International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures)에 초안을 만들었다. 이 협약은 교토협약으로 알려져 있다. 이를 세계세관기구(WCO: World Customs Organization)가 1999년 시대에 맞게 변형하여 채택하였다 지금은 약 50개의 나라가 가입한 상태이다.

이 협약은 협약 개정의 취지, 발효 등을 수록한 개정의정서와 부록으로 협약본문, 일반부속서, 특별부속서를 채택하고 이행지침을 별도로 마련하였다. 협약 구성항목 주요내용은 다음과 같다.

- 협약본문 : 협약의 가입과 운영에 필요한 일반적인 사항
- 일반부속서 : 정보기술, 위험관리 활용 등 10개장으로 구성
- 특별부속서 : 여행자, 운송수단 등 각론적인 세관절차 등 10개장 구성
- 이행지침 : 법적 효력은 없으나 협약 각 조문에 대한 해설서로서 역할

교토협약은 WTO시대 국제무역의 자유화를 위한 핵심 수단은 세관절차의 간소화 및 조화에 이용될 수 있다. 무역의 원활화, 비용절감, 화물흐름의 신속화, 세관통제의 효율성 제고, 국경보호의 강화 및 재정수입의 확보 등 국제무역에 있어 예측가능성과 효과성을 높일 것으로 기대된다.

54) Customs Cooperation Council 는 뒤에 이름을 World Customs Organization로 바꾸었다.

제5장 국제해상운송의 보안과 교통간소화

5.1 두 개의 목표

최근 세계화 시대에 세계 각국들은 상이하고 복잡한 통관 절차가 무역의 원활한 흐름을 방해하는 무역장벽으로 새롭게 인식하게 됨으로써 다자간 무역협상을 통해 무역 원활화를 위한 통관절차의 간소화와 표준화 노력에 집중하고 있다. 간소화는 물류비용을 절감함으로써 거래의 효율성을 제고시킬 뿐만 아니라 전자상거래의 활성화와 민간기업의 Just in Time(JIT) 제조 및 유통환경을 조성함으로써 국가경쟁력의 제고에 도움을 줄 수 있다. 또한 무역을 원활화하는 신속한 통관제도, 세관행정의 전산화 등으로 거래비용 절감효과를 제공함으로써 외국기업에게 강력한 투자요인을 제공하며 정부차원에서 통관절차상의 부정부패를 방지하고 세관행정의 효율성 제로로 행정비용을 절감할 수 있는 경제적 효과를 제공하게 된다.

그러나 복잡한 통관절차의 간소화를 전제로 하는 교통간소화는 세관 고유의 적법성 확보를 위한 정확한 통관 및 감시 기능을 약화시킴으로써 불법통관 및 관세포탈 사례의 급증, 마약 총기류 또는 부정 식·의약품의 반입 등과 같이 사회안전망을 크게 위협할 수 있으며 더 나아가 테러에 이용될 수도 있다.

9/11 테러 이후 안전 및 보안에 대한 관심증가로 인해 세관의 역할은 관세의 징수로부터 국민의 이익을 보호하는 동시에 합법적인 무역을 촉진하는 방향으로 변화하고 있다. 이러한 변화의 중심은 국경안전 및 보안을 강화 대처하여 보안을 강화하는 한편 세관절차를 간소화시키고 무역에 대한 원활화 두 개의 목표를 동시에 추구하는 것이다.

이와 같은 맥락에서 최근 선진국 및 무역관련 국제기구에서는 9/11 테러 이후 국제물류 전반의 보안을 강화하고 효율성을 제고하는 것이 전략적인 이슈가 되고 있는데 이에 따라 WCO, 미국 EU 등이 중심이 되어 국제 공급망상의 안전 및 보안 확보를 위한 국제적 물류 보안체제의 구축을 선도하고 있다.

5.2 미국의 사례

미국 세관국경보호국(CBP : Customs Border Protection)의 최우선 임무는 테러리스트와 테러용 무기가 미국으로 반입되는 것을 예방하는 것으로 물리적인 국경과 수입항뿐만 아니라 국제적 무역업계와의 협업을 통해 글로벌 차원에서 보안을 확보하는 것이다. 그런데 이와 같은 CBP의 보안확보는 적법한 교역 촉진 및 원활화가 동시에 고려되는 보다 안전하고 효율적인 국경을 구축하는 소위 쌍둥이 목표(Twin goal)를 달성하는 것이다.

이와 같은 국경보호 및 글로벌 공급망 보안을 촉진하는데 있어서, CBP는 “다층적 방어(layered defense)” 전략을 적용하는데, 이러한 다층적 접근은 정보 분석과 타겟팅 활용, 선진조사 기법의 잉요, 공급망 보안 촉진을 위한 민간부문과의 협업, 잠재적 테러 위협 가능 화물의 도착 전 색출 등으로 구성된다.

그런데 9/11 테러 이후, CBP는 테러리즘과 9/11 테러에 직접적으로 대응하여 무역 업계가 CBP와 협력하여 법규를 준수하는 화물 및 운송수단의 흐름을 촉진하는 동시에 보안을 개선함으로써 미국을 테러행위로부터 보호하는데 초점을 둔 공급망 보안 조치를 고안하였는데 이것이 자발적인 정부-민간 협력프로그램인 C-TPAT(Customs -Trade Partnership Against Terrorism)이다.

C-TPAT는 국제 공급망에 있어서의 약점을 실질적으로 파악하기 위해 국내외를 방문했으며 보안 범위를 원산지 지점까지 확대하기 위해서 미국의 공·항만 및 CSI(Container Security Initiative)소재지에 조사자원을 파견하였으며, 위협관리와 타겟팅을 할 수 있도록 하였다. 또한 공급망 보안 강화 및 상호 협력적인 관계 촉진, 위협이 큰 지역에 대한 CBP 자원 집중을 위해서 CBP 업계 협력관계의 우수 사례들을 구축하였다.

C-TPAT 프로그램 구성원들을 위한 현재의 보안 기준에는 인력, 물리적 및 절차적 보안 접근 통제 교육과 훈련 및 인식 적하목록절차 운송수단 보안, 위협에 대한 인지 및 문서화 과정 등 다양한 범위의 주제들이 포함되어 있다. C-TPAT 신청 업체들은 보안 기준의 준수를 CBP와 약속하는

협정에 서명해야 하는데, 이 기준은 승인된 업체가 충족하여야 하는 명백한 최소한의 기준을 제시하고 있다. 2007년 기준 1만 2천여 개 이상의 업체가 가입을 신청했으며, 6천여 개 이상의 업체가 인증 파트너로 등록되어 있다.⁵⁵⁾



55) 안재진, 국경안전 및 무역원활화를 위한 미국 및 EU의 공급망 보안제도 연구, 관세학회지, 2007, pp.3~4.

5.3 EU의 사례

테러리즘과 불공정 무역에 따른 국경보안의 강화, 공정 무역 또는 적법한 무역에 대한 원활화 및 신속화를 달성하여 소비자 및 기업들의 이익을 극대화하는 문제가 현재 세관환경이 직면한 가장 중요하고 민감한 현안이다.

이에 따라 2004년 3월 유럽이사회(Europe Council)는 효율적인 국경관리, 세관협력 전략의 채택과 이행, 이를 위한 모든 형태의 운송시스템 보호를 요청하였으며, 경제운영자들과 함께 공급망을 보호하고 적법한 무역의 촉진을 위해 세관이 중요한 역할을 수행하여야 한다고 결론지었다.

이에 따라 EU는 2005년 세관보안프로그램(Customs Security Programme : CSP)하에서 공동체 관세규약(CCC : Community Customs Code)에 대한 “보안개정(Security amendment)”을 채택하였다.

2003년 7월말 EU위원회는 의회에 각료이사 외에 보안과 관련된 일련의 조치들을 제출하였는데, 이러한 조치는 2개의 의견서와 CCC의 개정을 위한 제안으로서 구분된다. 이 조치에는 통일화된 위험평가시스템과 같은 EU의 국경에 대한 새로운 보안관리 모델의 기본개념이 포함되어 있다.

CCC에 대한 보안개정은 2005년 4월 Ed.; 공식 의견으로 채택되었으며, 국제간에 거래되는 물품에 대한 일련의 엄격한 보안조치를 포함시켰다. 이 조치는 적법한 무역을 촉진하는 반면 최소한의 보안과 안전 요건을 강화해야 한다는 것이다.

본 공식의견에는 첫째, EU 무역업자들은 수출입하기에 앞서 물품에 대한 정보를 세관당국에 제공해야 하며, 둘째 신뢰할 만한 무역업자들에 대해서는 AEO(Authorised Economic Operator) 자격을 부여하고, 셋째 자동화된 시스템에 의해 지원되는 통일화된 공동체위험선별 기준 메커니즘을 도입하여 세관 당국간 정보교환을 촉진하는 내용이 포함되어 있는데, 이 3개의 조치는 상호 연계되어 보안을 강화한다.

한편 위 조치들을 위한 후속 이행지침이 규정되고 2006년 12월 26일 발효됨에 따라 2008년 1월 1일부터 신뢰할 만한 무역업자들에 대해서는

AEO 프로그램이 시행된다. AEO 프로그램 증가는 보안요건과 이를 잘 수행하는 무역업자에 대한 원활화 사이의 균형을 유지하며, 200년 7월 1일부터 무역업자들에게 의무적 또는 강제적으로 시행된다.



제6장 결론

국제해상운송은 국제무역화물의 85%를 차지하고 있으며 세계 경제와 직접적인 관계를 가지고 있다. 특히, 우리나라의 경우에는 대외 무역 의존도가 상당히 높으며, 부산항을 중심으로 하여 동북아 물류 중심 국가로 자리매김하려 하고 있다. 아울러 무역원활화를 위해서 통관절차의 간소화를 지속적으로 추진해 오고 있다. 이러한 통관절차의 간소화를 통하여 우리나라 통관제도도 선진국 못지않은 수준으로 운영되고 있는 것으로 평가되고 있다.

그러나 이러한 일련의 수출입통관 절차의 간소화는 통관 질서의 문란행위, 나아가서는 많은 인명과 재산, 사회 경제적 측면에서 피해를 끼칠 수 있는 보안의 불안을 초래할 수 있다. 미국에서 일어난 9/11 테러는 이를 단적으로 보여 주는 좋은 예라고 할 수 있다. 9/11 테러 이후 미국을 중심으로, 국제무역과 관련한 기구뿐만 아니라 민간단체도 동참하여 보안과 관련한 규범을 채택하여 시행을 하게 되었다.

본 연구에서는 국제해상운송과 관련한 위험에 대하여 연구하였고, 이를 보완하기 위한 규범에 대하여도 연구하였다. 그러나 지나친 보안은 이를 유지하기 위한 막대한 유지비 및 통관, 나아가서는 물류 흐름의 속도 저하로 막대한 경제적 손실을 유발 할 수 있다.

이에 세계적으로 통관의 간소화와 보안이라는 두개의 목표를 동시에 수행하기 위하여 많은 연구가 진행 중에 있으며, 이를 채택하기 위한 규범이 개발되어 실행 중이거나 개발 중에 있다. 국제해상운송의 국제성이라는 특성상 한 국가의 물류시스템이나 규범의 마련으로는 이 두 가지 목표를 이룰 수가 없다. 우리나라는 국토해양부, 한국해양수산연수원과 KL-NET를 중심으로 IMO의 FAL위원회에 참석하여 전 세계적인 물류의 간소화 및 보안을 유지하기 위한 규범 마련에 참여하고 있다. 우리나라에서 마련하고 추진하고 있는 과제 중의 하나가 Single Window의 구축에 관한 사항이다. 본 연구에서는 수행하지 못하였지만 한국이 물류의 선진국이 되기 위해서는 Single window의 구축방안 및 실행에 대한 연구가 필요하다.

참고문헌

1. 김영모, ISPS code 발효와 우리나라 대응방안, 2003.05
2. 박명섭, 허윤석, 홍란주, 「해운항만 국제테러방지를 위한 안보강화에 관한 연구」, 해양비즈니스, 제12호, 2008.12
3. 방희석, 국제운송론, 박영사, 2005
4. 안재진, 「국경안전 및 무역원활화를 위한 미국 및 EU의 공급망 보안제도 연구」, 관세학회지, 2007
5. 최석운, 이윤철, 홍성화, 조동오, 「해상테러행위에 대한 법적 책임과 대응방안」, 한국해법학회지, 제29권 제2호, 2007.11
6. 최재선, 「전문가 칼럼 위험관리」, 삼성방재연구소, 2007
7. 홍순걸, 「9.11 테러가 미 관세행정에 미친 영향 연구」, 관세청 해외훈련결과보고서, 2003.08
8. World Port Development, April 2006, Vol 6 No.4, MCI media Ltd, 2006
9. Norhasliza Mat Salleh, 「Post 9/11 Maritime Security Measures: Global Maritime Security versus the Facilitation of Global Maritime Trade」, 2006
10. MCI Media Ltd, *World Port Development*, April 2006, Vol. 6 No. 4, 2006,
11. Gerald Malia, 50 years of container shipping. Presentation delivered at the Sheldon Kinney Memorial Lecture, World Maritime University, Malmö, Sweden 2006.05.31
12. Roach J., World Fleet Changes in July 2005 - In *Containerization International*, Issue 9, Vol. 38, 2005.09, T & F Informa UK Ltd., 2005.
13. OECD Report, Risk Factors and Economic Impact, Maritime Transport Committee, Security in Maritime Transport, 2003.07

14. UNCTAD, Review of Maritime Transport 2005, 2005
15. The Economists, When Trade and Security Clash, 2002.4.6
16. Institute for Employment Research, BIMCO/ISF Manpower 2005 Update, Team Impression Ltd., 2005.
17. U.S. Customs and Border Protection, Performance and Annual Report Fiscal Year 2003, 2004
18. U.S. Customs and Board Protection, 미국입항 화물에 대한 적하목록사전제출규정 본격 시행, 관세청, 2003.1.31
19. MTSA, Public law 107-295, §70101
20. USCG, Electronic Notice of Arrival/Departure (eNOAD) User Guide, 2009.04.07



인터넷 참고 페이지

1. http://korea.kr/newsWeb/pages/brief/partNews2/view.do?dataId=155360962&call_from=extlink&call_from=extlink
2. <http://timrileylaw.com/Limburg%20Oil%20Tanker%20Fire.jpg>
3. <http://100.naver.com/100.nhn?docid=784583>
4. http://en.wikipedia.org/wiki/Great_Eastern_Islamic_Raiders'_Front
5. http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%BF%A0%EB%A5%B4%EB%94%94%EC%8A%A4%ED%83%84_%EB%85%B8%EB%8F%99%EC%9E%90%EB%8B%B9
6. <http://www.customs.gov>

